N° 290. — 7e Année.
(Tous les Jeudis)

31 Mars 1904
40 centimes.

LA VIE AU GRAND AIR

Au Concours Hippique,

UN CONCURRENT QUI A
QUELQUES DIFFICULTÉS AVEC
SON CHEVAL

Les Canots Automobiles à Monaco

La réouverture de Longchamp

La finale du Championnat de Rugby

Au Concours Hippique

Le Championnat Militaire de Cross-country en Province

Oxford-Cambridge

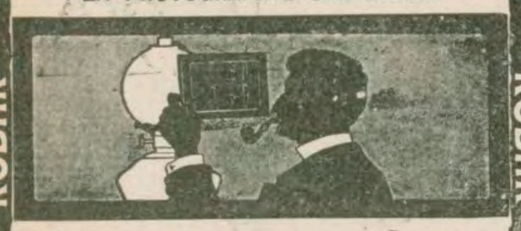
Pierre Lafitte & Cie. éditeurs. 9, Avenue de l'Opéra, Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

KODAK · KODAK

KODAK

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE



TOUTES LES LUMIÈRES

SONT BONNES POUR IMPRIMER

DES ÉPREUVES AVEC LES PARIERS EASTMAN

(BROMURE, DEKKO, VELOX)

CARTES POSTALES SENSIBLES depuis Ofr.60 la pochette

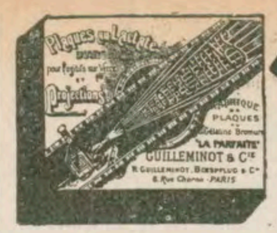
EN VENTE CHEZ

EASTMAN KODAK

PARIS — 5, Avenue de l'Opéra, 4, Place Vendôme

LYON — 26 et 28, Rue de la République

KODAK · KODAK



PLAQUES LACTATE & OPALINES

GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BERSPFLUG & Cie

Indispensables

pour obtenir de bonnes POSITIVES

COUVEUSE A RÉGULATEUR Réussite 90 o/o

Un Mois à l'Essai

et par **PAIEMENTS MENSUELS**

ŒUFS a couver. clairs remplacés. VOLAILLES 1er choix

OVITALINE St-M. double la ponte | Album illustré et Catalogue fec. timb.

Boîte 3.000 doses, 3 fr. 80 franco

ÉLEVAGE St-V. MICHEL LANGEAIS (I L.)

PRENEZ GARDE, Mada

vous commencez à grossir, et grossir, c vieillir. Prenez donc tous les jours dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre ta restera ou redeviendra svelte. — Le flacon 50 dragées est expedié franco par le* LABORATO 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CER

— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

AUTOMOBILES ET CYCLES de toutes marques

MORS

CLÉMENT

G. RICHARD

L'AUTO GÉNÉRALE

Ancien Établissement J. SALLERON

Tél. 571-

— 41 —

Rue St-Ferdinand

(Avenue de la Grande Armée)

ACCESSOIRES

RÉPARATIO

Demandez le Catalogue

GLADIATOR

Envoyé gratuitement — Agents dans toute la France

Affiches et Estampes Spécialité pour tous les sports. — Affiches pour amateurs. — Affiches décoratives avec ou sans lettre pour décor de garage d'Autos, Villas et autres, depuis 0 fr. 60

PIGEON 7, Boulevard Bonne-Nouvelle. PARIS

SAVON DENTIFRICE VIGIER Le Meilleur Dentifrice Antiseptique Pour l'ENTRETIEN des DENTS, GENCIVES, MUQUEUSES, et ÉVITER les ACCIDENTS de la BOUCHE. — BOITE PORCELAINE, 3 Fr. SAVONS HYGIENIQUES et MÉDICAMENTEUX à tous médicaments : S. au beurre de Cacao ; S. Goudron ; S. Naphtal soufré ; S. à Ichtyol ; S. Boraté, etc. — PHARMACIE CHARLARD-VIGIER, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guérit par les **Cigarettes** et la Poudre **ESP**

L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ

Fortifie les nerfs ; assouplit les muscles ; repose et délasse les membres. Complément indispensable du massage. Son emploi chasse les rhumatismes, éloigne les douleurs, guérit les foulures, entorses, efforts contusions. etc etc.

le flacon Franco Poste 2f.10 contre Mandat Poste

3 flacons Franco Gare 5f. ou domicile 5f.25

MÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN.

31 Faubourg Bourgogne, Orléans

Eug. PIROU

Photographe des Célébrités contemporaines

5, Boulevard Saint-Germain, 5

HOTEL PRIVÉ Téléphone : 808-83

Vient d'installer, au rez-de-chaussée de son hôtel, un atelier spécial pour opérer à la **lumière artificielle instantanément,** *par tous les temps, même la nuit. Les résultats obtenus sont plus beaux que ceux produits par la lumière du jour.*

NOTA.— **Eug. PIROU** *reçoit lui-même* **5, boulevard Saint-Germain** *et non ailleurs.*

MOTOBLOC

Simplicité, Solidité, Sécurité

Visite facile

Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages en tout

CHASSIS 10-12 CH. **6.400 fr.**

102, RUE DES VIVANTS, BORDEAUX

239, BOULEVARD PÉREIRE, PARIS

La Cote Libre

Grand Journal Financier quotidien (8 pages)

Contient in-extenso :

1° *La Cote officielle des Agents de Change* Au Comptant et à Terme ;

2° *La Cote officielle de la Coulisse à Terme et du Marché en Banque au Comptant ;*

3° *La Cote des Charbonnages aux Bourses de Bruxelles, de Lille et de Lyon.*

4° *Dans 4 grandes pages de texte tous les jours, il donne :*

Les dépêches et les dernières nouvelles ; un compte rendu très détaillé de chaque séance de Bourse ; les convocations d'actionnaires ; les comptes rendus d'assemblées ; les annonces de coupons ; les Recettes des Chemins de fer et les tirages de toutes les Valeurs à lots.

Sur demande, un service d'essai est fait gratuitement pendant **Dix jours.**

29, Chaussée d'Antin, PARIS

SUSPENSOIR MILLER élastique sans sous-cuisses, 2 fr. pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVA BANDAGES CURATIFS, BAS-VARI LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, P

ERNEST LOSTE livre de suite

Voir aux Petites Annonces la liste des Voitures d'occasion disponibles.

Les 12-Chevaux BAYARD

A. CLÉMENT, Constructeur

VENTE - ACHAT - ECHANGE

37, RUE BRUNEL, PARIS — Téléphone 555-43

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.

113, faub. St-Honoré, Paris

LES CÉLÈBRES VOITURES & MOTEURS MERCÉDÈS

Se font dans les types suivants :

20-24 CHEVAUX

28-32 CHEVAUX

40 CHEVAUX

60 CHEVAUX

90 CHEVAUX

Se méfier des Contrefaçons

C.-L. CHARLEY

71, Av. des Champs-Élysées, Paris

Adresse Télégraphique : AMCHARLEY, concessionnaire exclusif. Téléphone : 549-77

Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

PORTOIR ARTICULÉ et *FAUTEUIL-ROULANT*

DUPONT

FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.

Fournisseur des Hôpitaux

10, Rue Hautefeuille, 10

PARIS

(Près l'École de Médecine).

NOUILLES & MACARONIS FRAIS AUX ŒUFS

SCAPINI

BISCUITS

MAISON PRINCIPALE

38, Bd de Strasbourg - PARIS

E. MEZIDON

146, Rue de Rivoli, 146. — PARIS

SOYONS PRUDENTS

La plus importante Manufacture d'Appareils pour l'**USAGE INTIME** des deux sexes. — Modèles *sérieux* et *amusants.* — *Marque très recherchée* aux Colonies et à l'Etranger.

Envoi gratuit du Catalogue sous pli cacheté

EXPÉDITIONS *sans marque extérieure*

CONSEILS & RENSEIGNEMENTS. — *Téléphone 215-12*

PROTECTEUR

Applicable sur TOUS PNEUS NEUFS & USAGÉS

ÉVITE

Dérapage, Crevaisons

Echauffement, Poussière

CHAMEROY

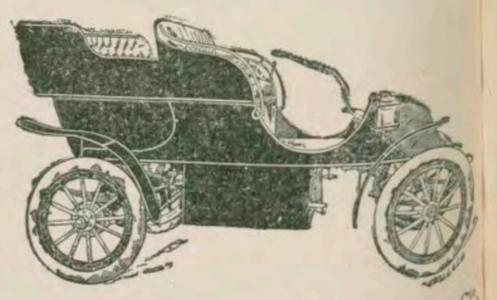
AU VÉSINET (S.-et-O.)

LA VOITURE DE L'AVENIR

la plus pratique, la plus simple et la plus économique, c'est

L'ÉLECTRIQUE

Waverley



qui se trouve exposée chez MM. GODARD & Cie, concessionnaires exclusifs pour la France,

Cycles et Motocyclettes

ALCYON

PARIS, 72, avenue de la Grande-Armée - PARIS

Afin d'être mieux servis recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 16 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.

31 Mars 1904. — N° 290

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

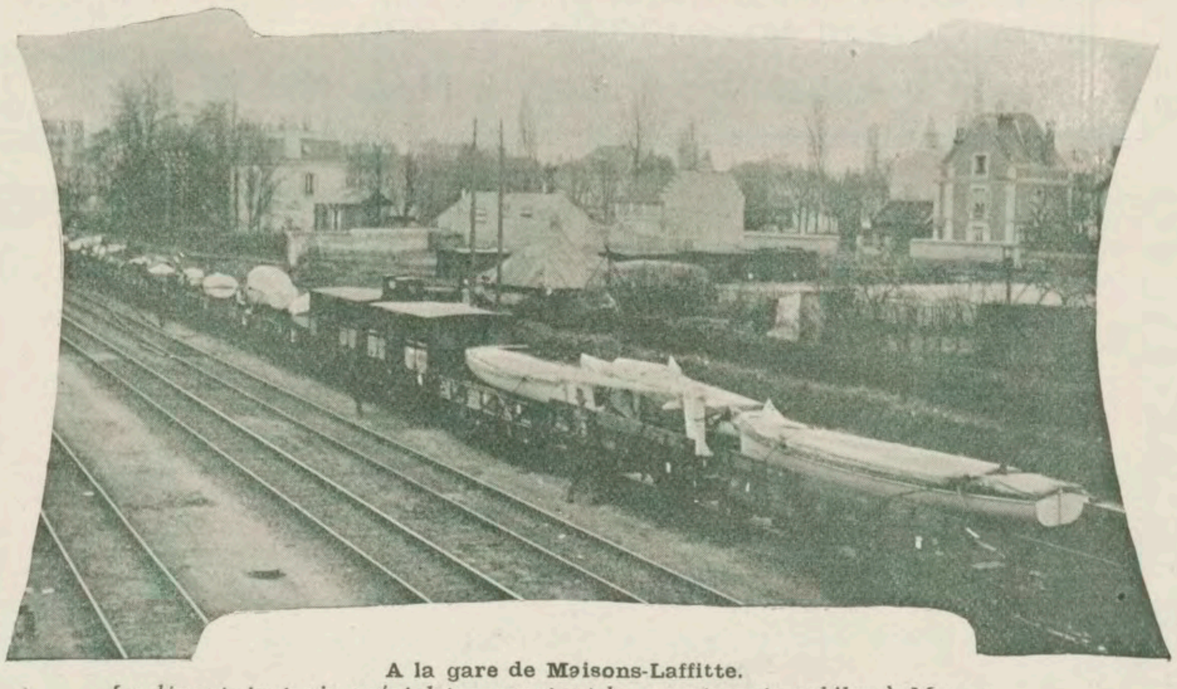
LE GOTHA DE L'AUTOMOBILE. — S. M. L'EMPEREUR DE RUSSIE, CHAUFFEUR.

S. M. Nicolas II, empereur de Russie, est, on le sait, un grand sportsman devant l'éternel. Fervent adepte de tous les sports en honneur dans son empire, il s'intéresse tout particulièrement à l'automobile, et il n'est pas rare de le rencontrer sur la grand'route, pilotant lui-même la voiture impériale. La photographie que nous publions ci-dessus représente le Tzar au cours d'une de ses promenades, à bord de l'automobile Darracq, *munie de pneus* Michelin, *voiture appartenant au prince Henri de Prusse, frère de l'empereur d'Allemagne, que l'on peut remarquer à sa gauche. Au volant de direction, Edmond, le conducteur bien connu de la Maison Darracq.*

LES CANOTS AUTOMOBILES A MONACO

La grande semaine des canots automobiles. Voilà un titre nouveau et qui va bientôt prendre place dans le calendrier des sportsmen. Il y a la grande semaine hippique, il y a la grande semaine des yachts, il y a déjà la grande semaine automobile. Il va y avoir dans quelques jours, et pour la première fois, la grande semaine des canots automobiles, à Monaco.

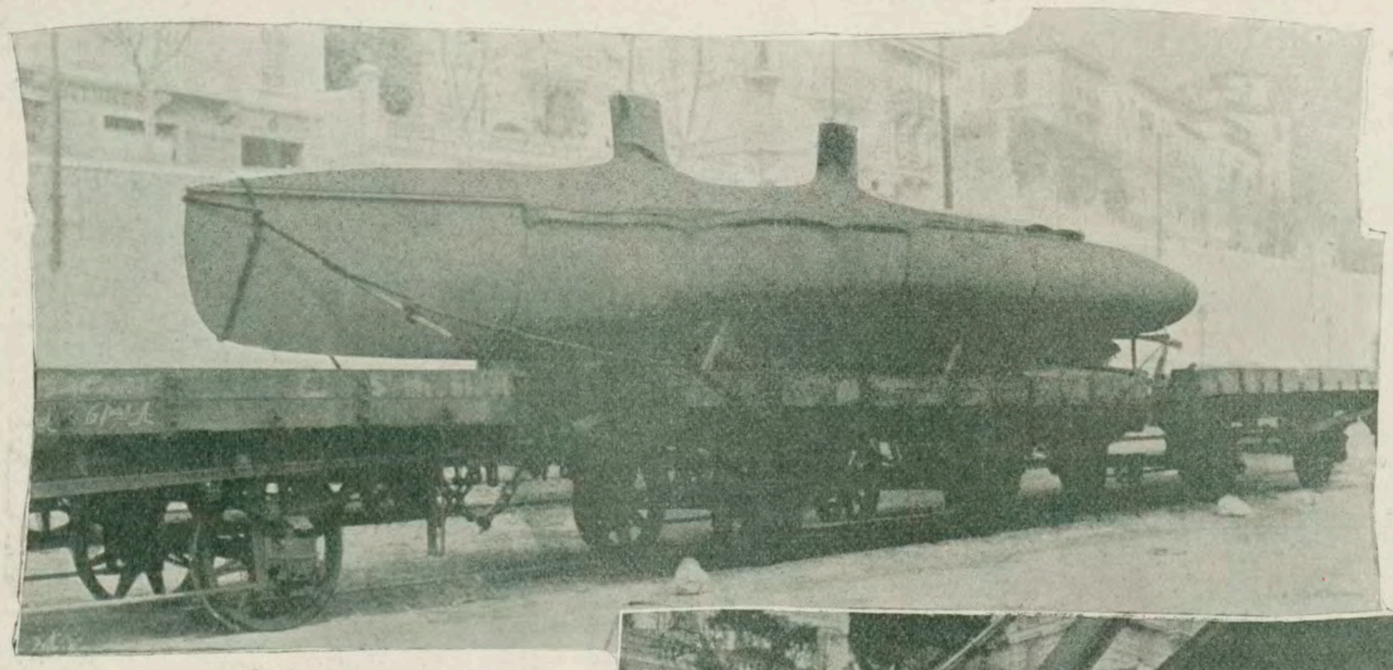
◓ ◓ ◓



A la gare de Maisons-Laffitte.
Le départ du train spécial transportant les canots automobiles à Monaco.

Monaco, le 27 mars 1904.

Monaco présente en ce moment un aspect bizarre et imprévu. La charmante et riche principauté se compose, on le sait, de deux rochers : le Monte-Carlo, la montagne de Charles, et le roc isolé où se dressait le temple d'Hercule Solitaire — monachos — au milieu desquels s'arrondit la baie de La Condamine. C'est le port même de Monaco ; oh! un port bien peu important, soyons juste, et qui n'a rien de ces vastes cités de la mer qui ont nom Hambourg, Londres ou Anvers. Le port de Monaco, au point de vue même du yachting à voiles, est moins important que Nice et surtout que Cannes, la métropole véritable du monde de la voile sur la Méditerranée. Mais aujourd'hui Monaco a conquis une royauté véritable. C'est le port nouveau du canot automobile, port miniature et joujou comme les petits canots, comme les petits moteurs, et, au fond de la baie, entre les deux rocs, cette exposition, avec ses slips, ses grues, son pont roulant, c'est bien le port ultra-moderne de ce navire nouveau jeu.

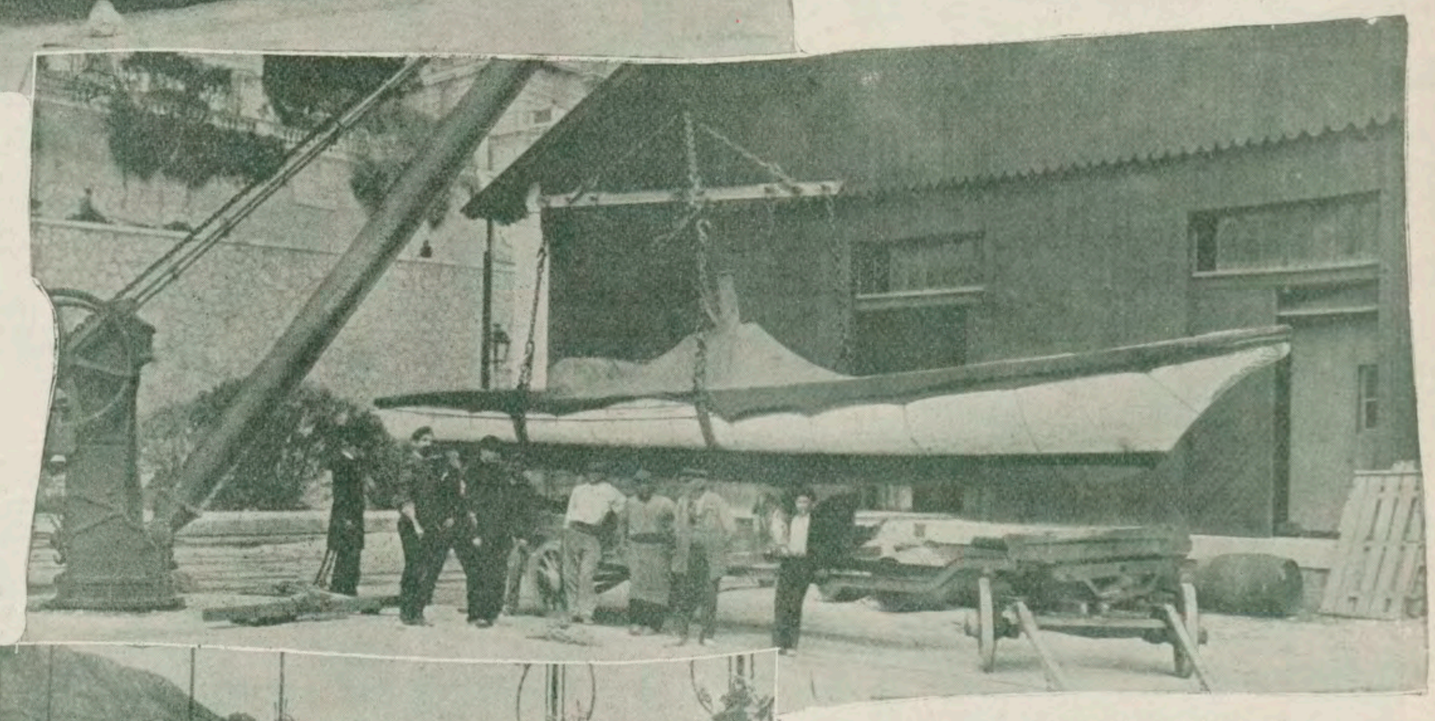


A Monaco.
Comment sont arrivés les canots à Monaco.

Du Tir aux pigeons ou de la terrasse du Casino, comme du rocher de Monaco, l'on voit au fond de la baie les deux slips qui plongent dans la mer et sur lesquels glissent en vitesse les canots sortis de l'Exposition pour aller faire leurs essais. Rien de plus pittoresque qu'une mise à l'eau devant la foule intéressée et les joyeux tas de galopins qui gambadent sur les passerelles où ils exécutent les cabrioles les plus fantastiques.

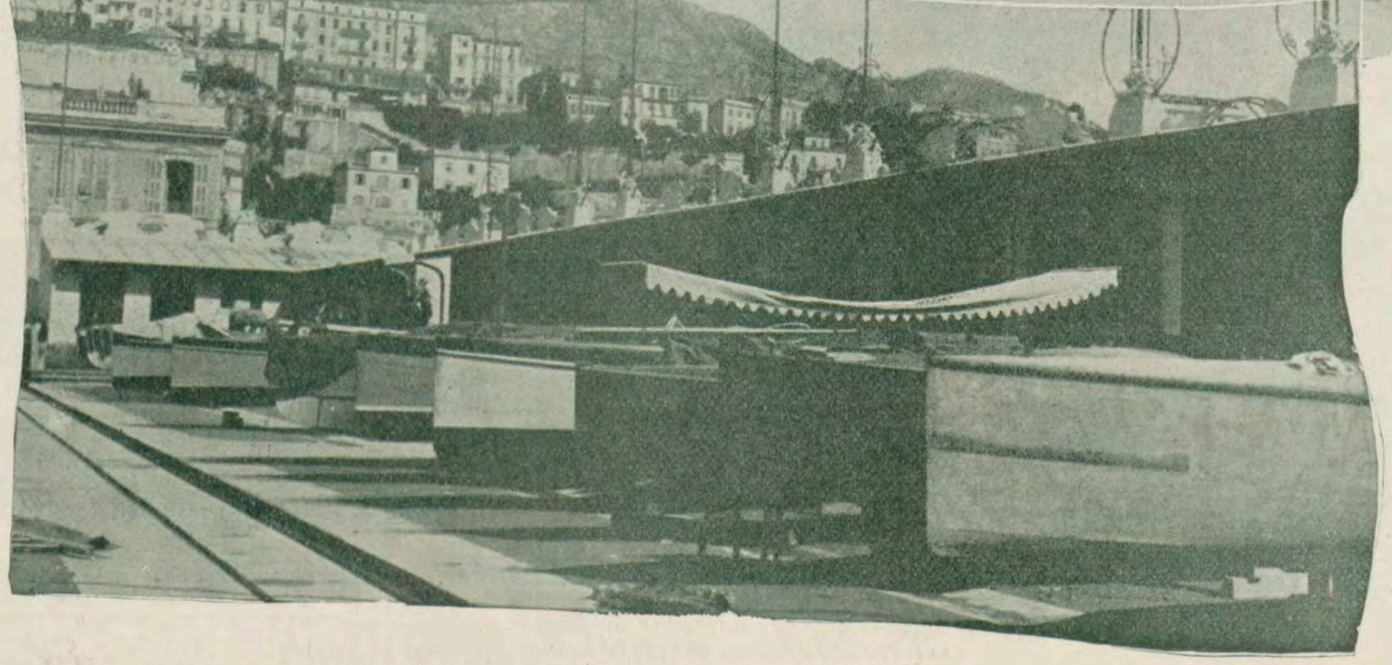
Le canot est rangé dans l'Exposition même, dans une vaste cour élégante et bétonnée, propre et gaie; et que domine, ironique, la fameuse Tête-de-Chien, le rocher monstre de la Turbie, à profil de dogue mafflu accroupi sur la mer.

Un signal, et soudain, dans un bruit de cloche qui signale son arrivée, le gigantesque pont roulant électrique, de 25 mètres de portée, s'avance en traversant toute l'Exposition en longueur. Sur sa propre portée, qui est la largeur du centre de l'Exposition, coulisse, mue par l'electricité, une glissière portant des élingues par où l'on vient saisir le canot juste sur son stand.



Le débarquement du train.
Femina, *à M. Marius Dubonnet, débarquée du train.*

Il est aussitôt enlevé et transporté de son ber à un chariot qui glisse sur rail et qui, traversant l'Exposition et la rue, s'en va sur le slip où il glisse à la mer. Sur le chariot, tranquille et calme, l'équipage fait ses préparatifs. On met en route le moteur, l'hélice tourne, projetant comme un soleil de cuivre éblouissant, et, lorsque le bateau arrive à l'eau, on n'a qu'à débrayer un instant; l'hélice s'arrête,



L'Exposition des Canots à Monte-Carlo.
A l'intérieur de l'Exposition, les canots sont rangés en ligne. La partie seule qui les abrite est couverte.

le moteur ronfle. Le bateau est à l'eau. Il flotte et il est déjà indépendant du chariot. Rembrayons, et soudain, virant en un vol gracieux, comme les mouettes blanches qui rasent à côté de lui la vague, le voici parti pour la baie de Monaco, le voici prêt à la course, et il y a quelques minutes à peine il était encore dans son stand.

Rien de plus pittoresque et de plus vivant, et rien de plus curieux aussi que la rade animée maintenant par le passage rapide et bruyant de ces petits oiseaux-mouche que regardent du haut de leurs bastingages et de leurs deux ponts les grands yachts. Mais les petits oiseaux ont de rudes ailes, car ils passent leurs gros frères avec une dérisoire facilité. A la surface de l'eau, ils semblent bouger à peine et l'on n'aperçoit qu'une ligne légère qui fuit là-bas, ainsi qu'un remous terrible de l'hélice, seule trace de la force et de la volonté qui les poussent irrésistiblement au travers de la muraille infinie du flot.

Et quoi de plus gai encore que l'arrivée de trains spéciaux, car il y a des trains spéciaux de bateaux, et jamais le joyeux P. L. M. n'a fait de tels tours de force, de faire venir en quarante-huit heures un train de marchandises de Maisons-Laffitte à Monaco.

Il n'en finit plus, ce train, avec ses prolonges et ses wagonnets couplés deux par deux pour les longs bateaux, et aux gares où il s'arrête pour laisser passer les rapides tout le monde met, curieux, la tête à la portière.

— Qu'est-ce donc?

— C'est le train de canots pour les courses de Monaco, le train qui apporte au littoral les éléments de sa fête sportive la plus grandiose, et à l'industrie si française des moteurs et des coques la plus belle et la plus riche épreuve qui va les lancer.

Ce fut, en effet, une heureuse, grande et belle idée que celle de cette Exposition et de ce concours d'automobiles à Monaco. La nature en a fait un petit havre, élégant et coquet. La main de l'homme vient d'en faire le grand port du yachting automobile, en y créant tout un bassin en miniature, avec des wharfs et des slips, sa grue électrique, son pont roulant, car cette Exposition qui s'ouvre ne sera pas l'Exposition banale, où le public ne voit que des voitures ou d'immobiles canots.

Monaco nous donnera donc, cette année, une Exposition unique, celle qui pourra nous fournir chaque jour la course, et qui sera à une exposition ordinaire, ce qu'un concours hippique est à une exposition de chevaux.

Richement dotée de plus de 100.000 francs de prix, d'un havre et d'une exposition qui valent un demi-million, elle va constituer le grand event sportif du début de la saison et de la côte d'Azur.

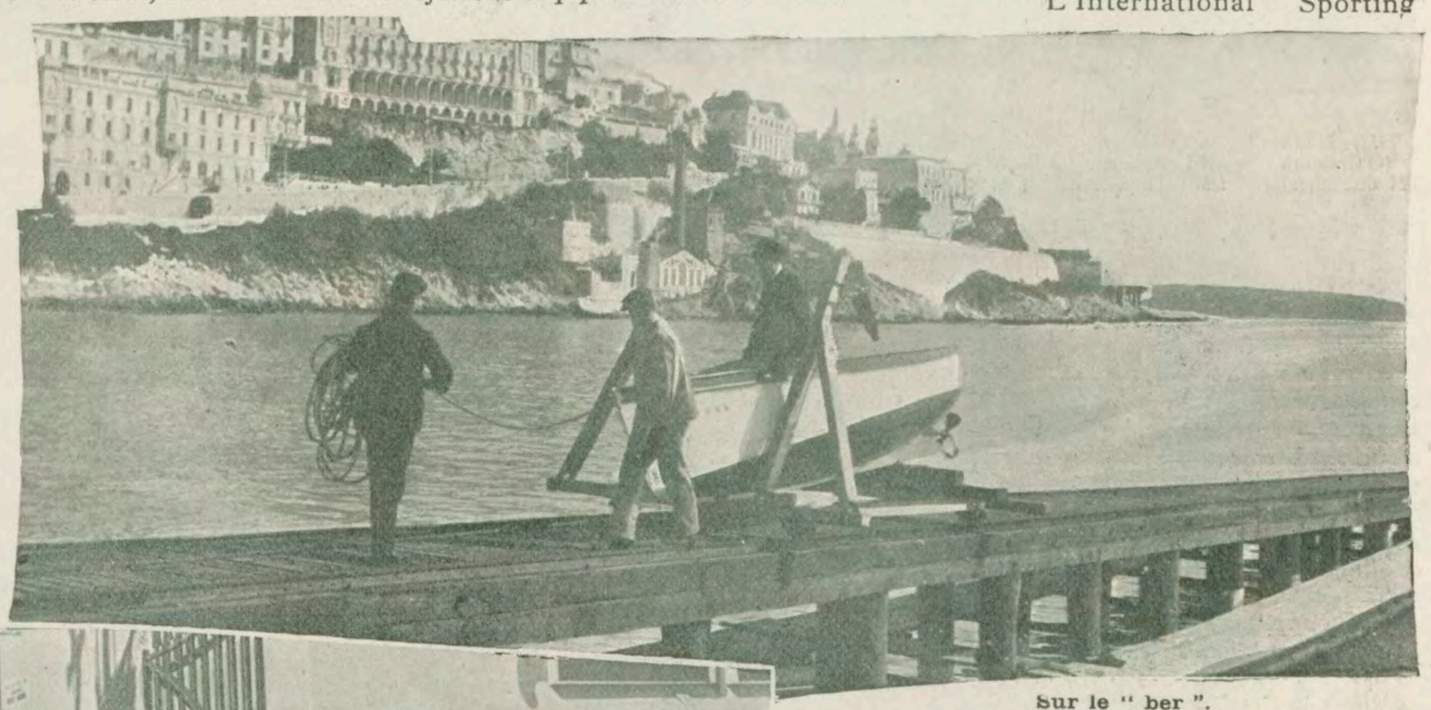
L'International Sporting Club, dont M. Camille Blanc a pris la direction, organise cette extraordinaire quinzaine de courses qui, au point de vue spectacle, sera bien certainement la plus grandiose et la plus saisissante qu'on puisse rêver, et au point de vue industriel et commercial, le plus bel encouragement qu'on puisse donner.

L'Europe entière et l'Amérique ont d'ailleurs répondu à cet appel, et donné à cette conception, à la fois simple et grande, l'éclat et l'envergure qu'elle méritait.

GEORGES PRADE.

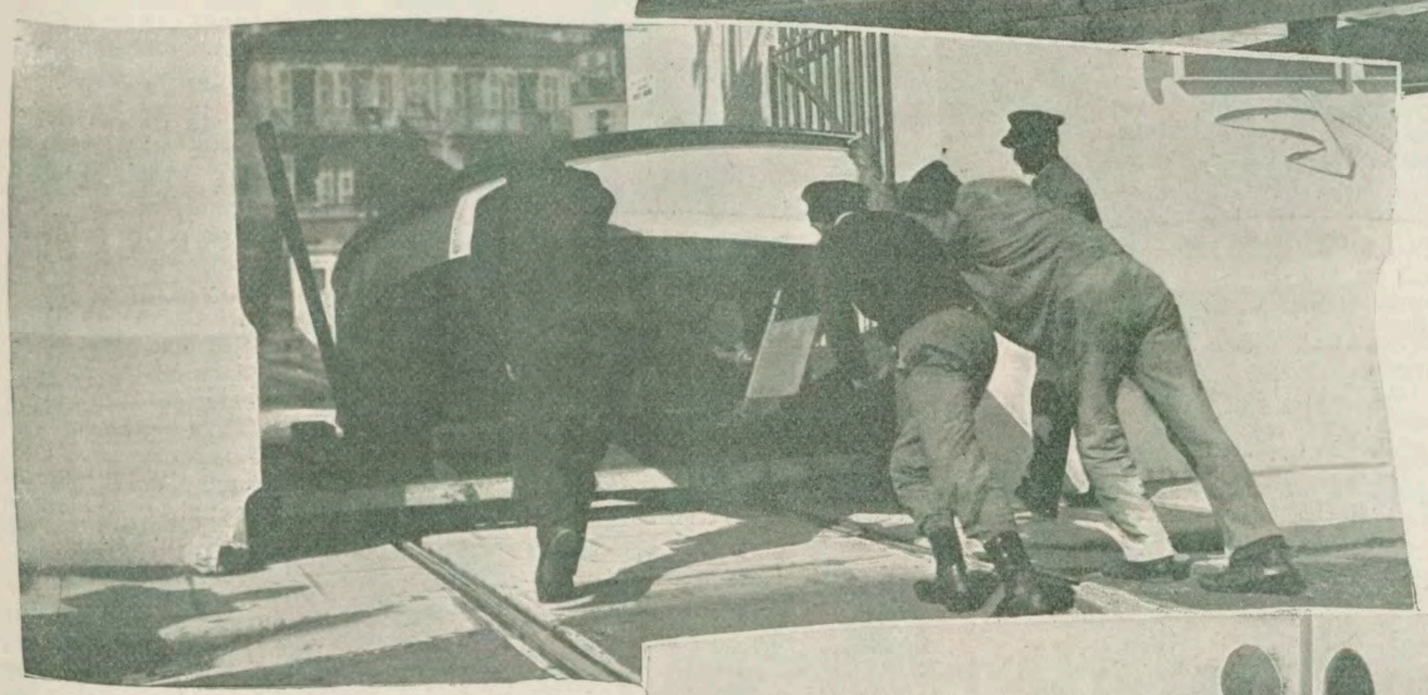
En Mer.

Après un essai, un des concurrents rejoint le slip pour remonter à terre



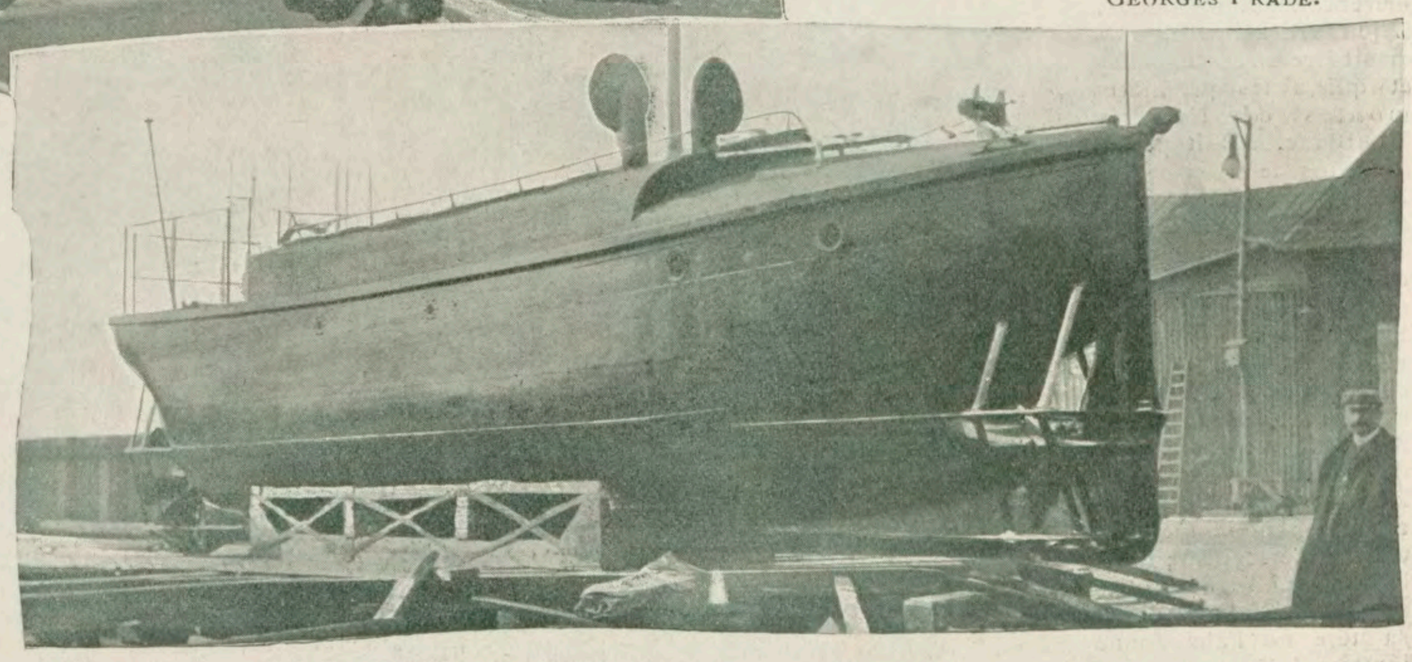
Sur le " ber ".

C'est à l'aide d'un ber glissant sur le slip que les canots sont ramenés à terre.



La rentrée à l'Exposition.

Amené à terre, le canot est glissé jusqu'à l'intérieur de l'Exposition.



Un qui n'est pas parti.

La Marie, *qui devait prendre part au meeting a été, avant son départ, achetée par une puissance étrangère pour être allongée et transformée en torpilleur. A remarquer sa double hélice, une à l'avant, l'autre à l'arrière.*

La Réouverture de Longchamp — Le Steeple-Chase à Auteuil et St-Ouen

Yildiz Kiosk (O'Connor), à M. de Pourtalès. | *Xiphias II* (L. Robert), à M. de Goyenèche | *Alençon* (G. Stern), à M. Ephrussi, arrivé 2e. | *Maidenshlush* (Chandler), à M. Thorne. | *Caïus* (Birkenruth). à M. Ed. Blanc arrivé 3e. | *Flâneur*, (Shields) au Vte de Fnotarce, arrivé 1er.

Le Prix de la Bourse. — (10.000 fr. — 2.200 m.).

Au tournant du petit bois.

Prix Perplexité (12.000 fr. — 2.000 m.).

La rentrée du vainqueur.

Exema, *ch. al.*, 5 *ans*, *par Gulliver et Xalapa* (*éleveur et propriétaire, le Vte d'Harcourt; entraîneur, J. Cunnington; jockey, Toon*).

Beau Soleil (O'Connor), au Bon de Rothschild, arrivé 4e. | *Tentyra* (J. Childs), au duc de Grammont, arrivée 1re. | *Dorval* (G. Stern), à M. Aumont, arrivé 2e. | *Montfermeil* (Nash Turner), à M. Thorne. | *Oswald* (L. Robert), au Cte Le Marois.

Jumbo (Rigby), M. Oppenheim | *Memphis* (Toon), au Vte d'Harcourt, arrivée 3e. | *Miss Jeannette* (Mac Intyre), à M. J. de Brémond. | *Mélisse* (A. Carter), à M. J. Prat.

Le Prix de Mars (8 000 fr. — 2.000 m.)

La lutte avant l'arrivée, à la hauteur des tribunes du Pavillon.

Boerjl, à M. Botten. *Dandolo*, à M. Fishoff. *Atlihuayen*, à M. Clado. *Karapatte*, à M. Bouchy.

Le Prix Parasang (St-Ouen.— Steeple-Chase, 10.000 fr. — 3.600 m.) — Gagné par Atlihuayen, à M. Clado.

La réouverture de Longchamp présentait cette année un caractère spécial; à l'intérêt qui s'attache toujours à une réunion de la Société d'Encouragement s'ajoutait l'éclat de l'inauguration d'un nouveau pesage. Tous nos confrères de la presse quotidienne, politique et sportive ont décrit ce pesage si élégant, ces tribunes parfaites en tous points et qui font le plus grand honneur à leur architecte, M. Girault; les photographies que nous en donnons valent mieux qu'une description écrite si complète fût-elle.

Pendant la semaine, le steeple n'a point chômé et nous eûmes à Auteuil comme à Saint-Ouen d'intéressants programmes.

◆ ◆ ◆

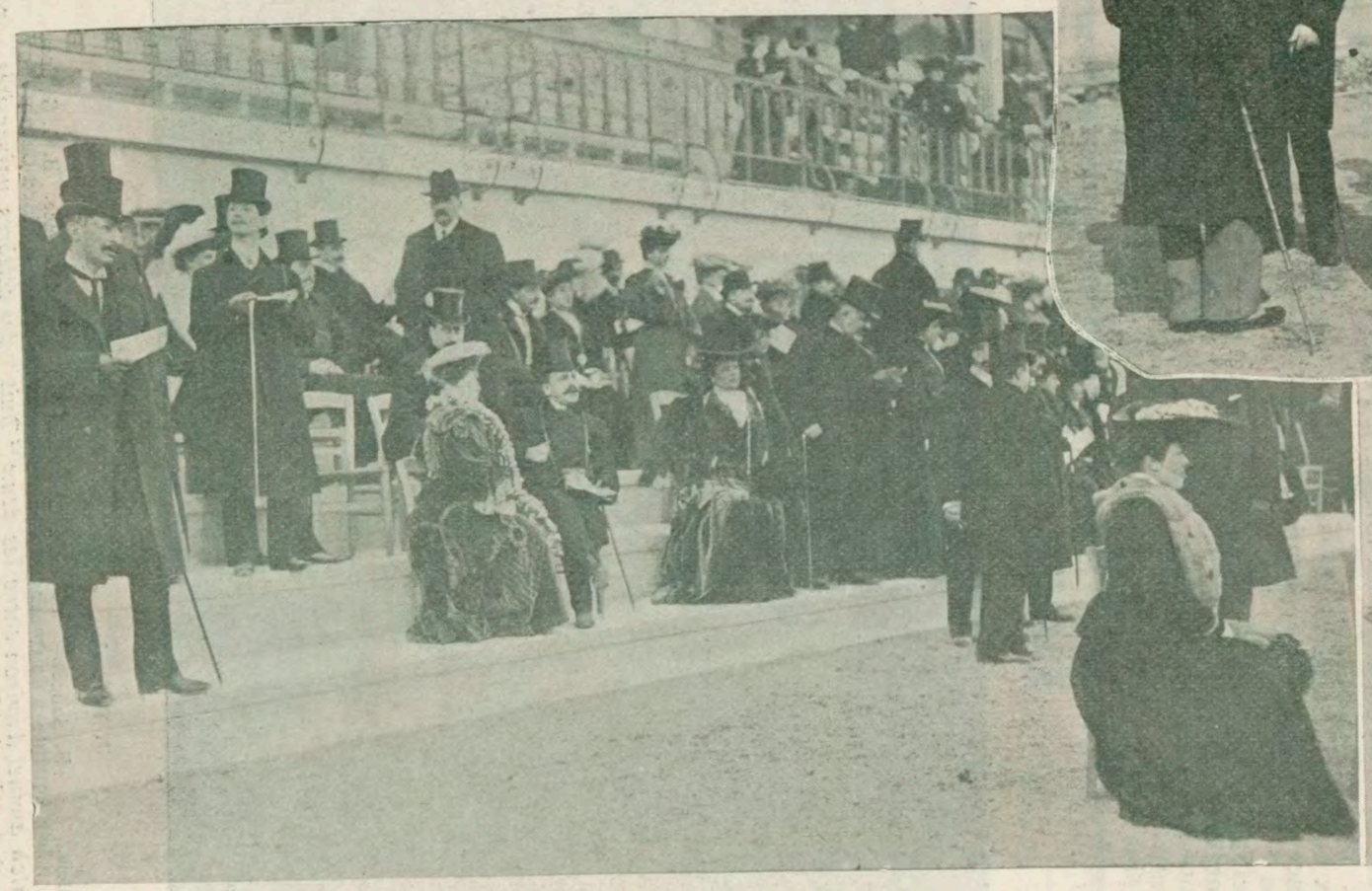
Les nouveaux jockeys que nous envoya l'Amérique ne me semblent pas appelés à un brillant avenir, ou du moins il faudra qu'ils montrent plus de tête, plus de science et plus d'énergie. Il faut toujours faire crédit aux débutants, cependant lorsque Sloan et Reiff, pour parler des disparus; Shields, Nash Turner et Ransch, pilotèrent pour la première fois des chevaux sur nos hippodromes, ils s'affirmèrent dès leur début. Le jeune Birkenruth, qu'on disait être un crack-jockey et qui a les premières montes de l'écurie Ed. Blanc, a fait perdre à Caïus le Prix de la Bourse; perdre une course n'est rien, mais laisser battre un crack tel que le fils de Reverend, c'est plus grave, et Shields, qui montait le vainqueur Flâneur, comme Georges Stern qui était en selle sur le second Alençon, ont su profiter des fautes du jeune Birkenruth. Shields est bien certainement le meilleur des "Américains"; il est le seul qui sache réellement lutter à l'arrivée, et sa tête ne l'abandonne jamais; il l'a montré dimanche avec Flâneur dans "La Bourse", comme avec Abydos dans le Prix de Barbeville, et aussi avec Moët dans le Prix de Fontainebleau, et si ce dernier n'a pas pris la première place, ce n'est certes pas la faute du jockey. La supériorité de Lorlot s'est affirmée une fois de plus, dans cette dernière épreuve, et si le fils de Winkfield's Pride n'a pris qu'une demi-longueur à Moët, c'est que Georges Stern, qui connaît très bien le cheval de M. Lepaute, ne lui a pas demandé un plus grand effort. Le nouveau jockey du vicomte d'Harcourt, Toon, n'a pas plus de tête que son compatriote Birkenruth, et si avec Exéma il a, dans le Prix Perplexité, gagné sa première victoire, c'est que Exéma est d'une qualité bien supérieure à celle des concurrents qui lui étaient opposés.

On sent que nous sommes au début tout à fait de la saison de plat; bien des écuries ne sont pas encores prêtes, beaucoup de chevaux sont encore "gros" et ont besoin de quelques galops; pour juger les progrès faits par les deux ans de l'an dernier, il vaut mieux attendre encore deux ou trois semaines que porter une opinion prématurée.

FRANC PICARD.

Les nouvelles tribunes de Longchamp.

Vue générale prise de la pelouse.



Les marches au pied des tribunes.

Au pied de chaque tribune, l'habile architecte qu'est M. Girault a ménagé des marches, véritables petites terrasses d'où l'on peut suivre facilement les épreuves.

La visite avant l'inauguration.

Le comité de la Société d'Encouragement avait convié quelques sportsmen et la presse sportive à une visite avant l'inauguration officielle. MM. Dubos, commissaire de la Société des steeples, Lépine, préfet de police, et Escudier, ancien président du Conseil municipal de Paris, félicitent le vicomte d'Harcourt, vice-président de la Société d'Encouragement.

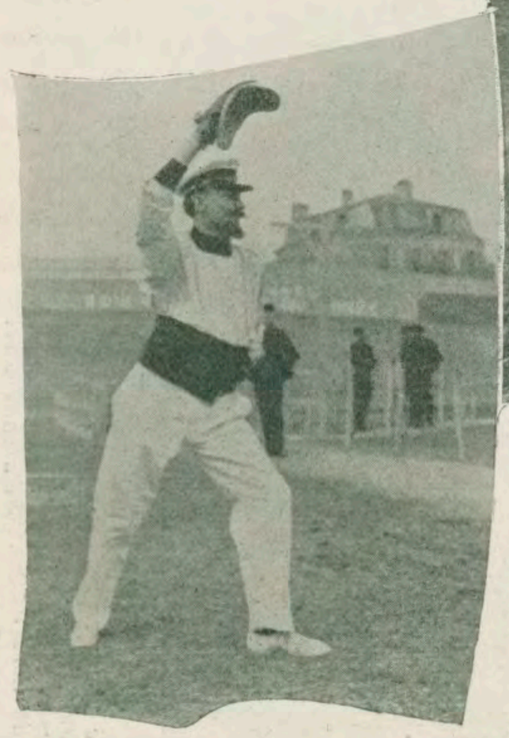
L'escalier du Jockey-Club.

Le nouvel escalier qui descend de la tribune du Jockey-Club est plus vaste, plus grandiose que l'ancien; l'effet en est superbe; du reste, l'aspect des tribunes opposé à la piste est une merveille d'architecture.

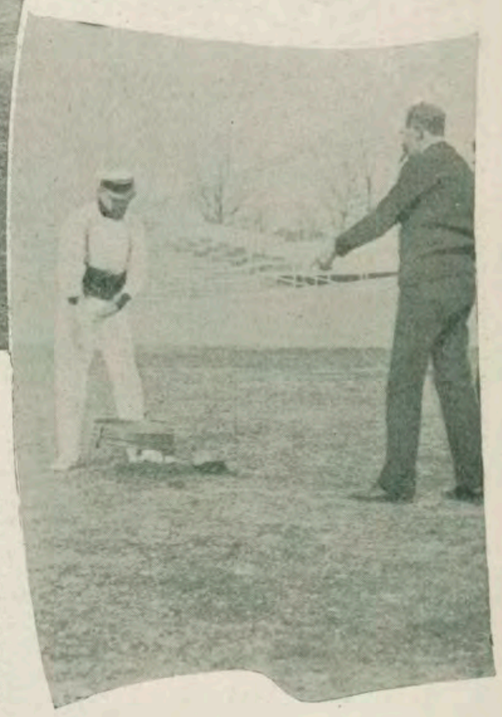
Le Jeu de Tamis

Nous avons assisté, dimanche dernier, sur la pelouse du Vélodrome Buffalo, à un mateh de jeu de balle au tamis, ce sport nouveau, tout au moins pour les Parisiens. La partie mettait aux prises des équipes d'Amiens et de Paris. Amiens a, d'ailleurs, facilement triomphé de son adversaire encore peu entraîné. En quoi consiste le jeu de tamis? C'est ce que notre collaborateur R. de Fréchencour nous explique dans les lignes qui suivent.

Le match de balle au tamis.
Une vue d'ensemble du jeu.



M. Thesin, capitaine de l'équipe de tamis d'Amiens, s'apprête à recevoir la balle.



Le capitaine de l'équipe d'Amiens rectifie la position du tamis.

Disons tout d'abord que nous ne comprenons guère cette dénomination anglaise de "Tamis-Club" pour un sport qui n'a jamais été britannique.

En second lieu, il est complètement inexact de prétendre, comme on l'a fait, que le jeu de tamis vienne d'être importé en France pour la première fois.

On l'y pratique, au contraire, depuis des temps immémoriaux dans le nord de la France. Il n'est pour ainsi dire pas de village où n'existe une partie de tamis dans la partie centrale et nord-ouest de l'ancienne Picardie, comprenant l'Amiénois, le Vimeu et le Ponthieu, tandis que dans la partie sud et sud-ouest (Santerre, Vermandois, Noyonnais), on est, au contraire, fermement adonné au jeu de paume.

Chaque équipe se compose le plus ordinairement de six joueurs : un milieu de corde, deux cordiers, un fort du jeu et deux basses volées tout en arrière.

Les deux camps sont nommés du " tiré " et du " rachat " suivant qu'ils doivent lancer la balle ou la reprendre. Chaque joueur livre à son tour pendant un " jeu ".

Le principal engin du jeu — et qui lui donne son nom — est un "tamis" ressemblant beaucoup à cet objet de ménage dans lequel on passe les légumes pour les réduire en purée et qui porte, lui-même, la dénomination de tamis. Le crin en est seulement beaucoup plus serré (grâce à des écrous) et plus résistant. Adapté à quatre petits pieds en fer, il est plus ou moins enfoncé dans le sol et plus ou moins incliné suivant les préférences et la " manière " du livreur. On peut, en effet, livrer de deux façons, soit de bas en haut avec un coup sec sur la cuisse, la balle étant prise très bas; soit à l'aide du bras levé et se rabattant en avant, la balle étant jetée plus fort sur le tamis.

Pour recevoir cette balle et la relancer, la "rachasser" comme on dit en picard, on use de gants dont le dessus est en peau comme pour ceux de la pelote basque et dont le dessous, un peu courbe à la partie supérieure, dépasse légèrement le poignet à sa partie inférieure; ce dessous est en cuir très épais et solide comme du bois; avec ce gant on ne joue jamais de bas en haut, mais toujours le bras levé.

Quant à la balle, dont la commune d'Hangest-sur-Somme a toujours eu la plus grande spécialité, elle est constituée par une petite boule de plomb entourée d'écailles d'œufs fortement pressées et recouvertes de peau, le tout gros à peine comme une prune de reine-claude. Inutile d'ajouter qu'il n'est pas bon pour la santé de recevoir ce projectile en pleine figure.

Enfin, le règlement du jeu ressemble beaucoup à celui de la paume et la comptabilité est pareille avec ses " chasses " et ses 15, 30 et 45.

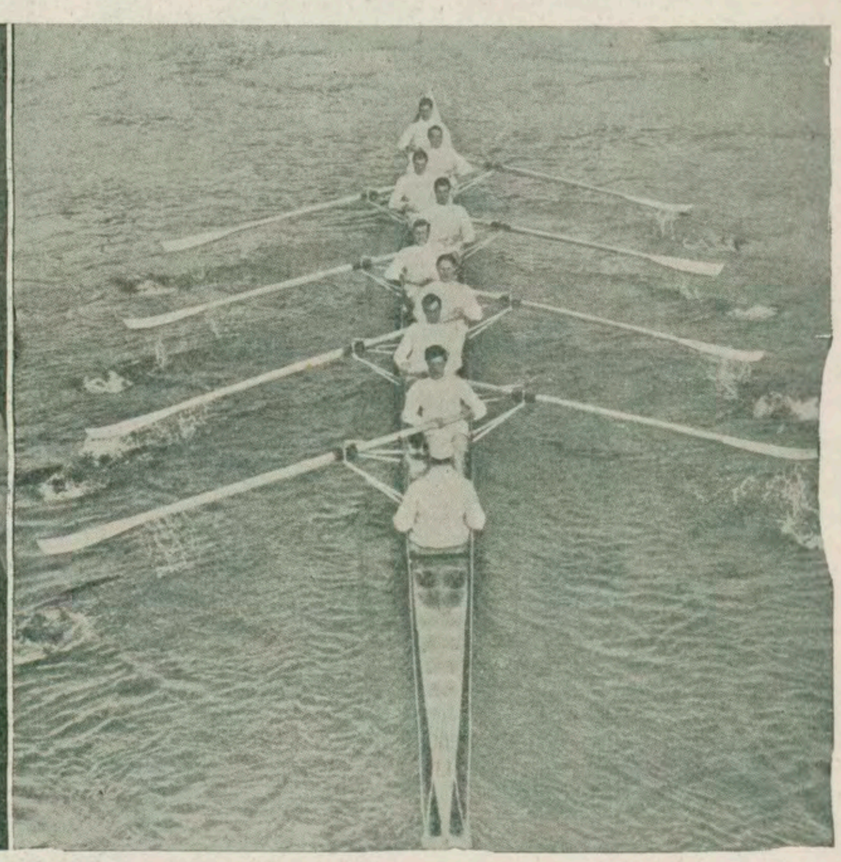
Voilà les principaux éléments du jeu de " tamis " tel que je l'ai vu pratiquer dans la Somme, depuis mon enfance. C'est un exercice amusant et très salutaire à la fois; on ne peut que souhaiter de le voir acclimaté et développé partout.

R. de Fréchencour.

AVIRON — LE MATCH OXFORD-CAMBRIDGE

R. T. Proele. S. M. Bruce B. C. Johnstone.
H. D. Gilleis. H. Sauger. P. H. Thomas, Pres. A. L. Laurence. B. G. G. Scott. M. T. Smith.

Les équipiers de Cambridge vainqueurs du match Oxford-Cambridge.

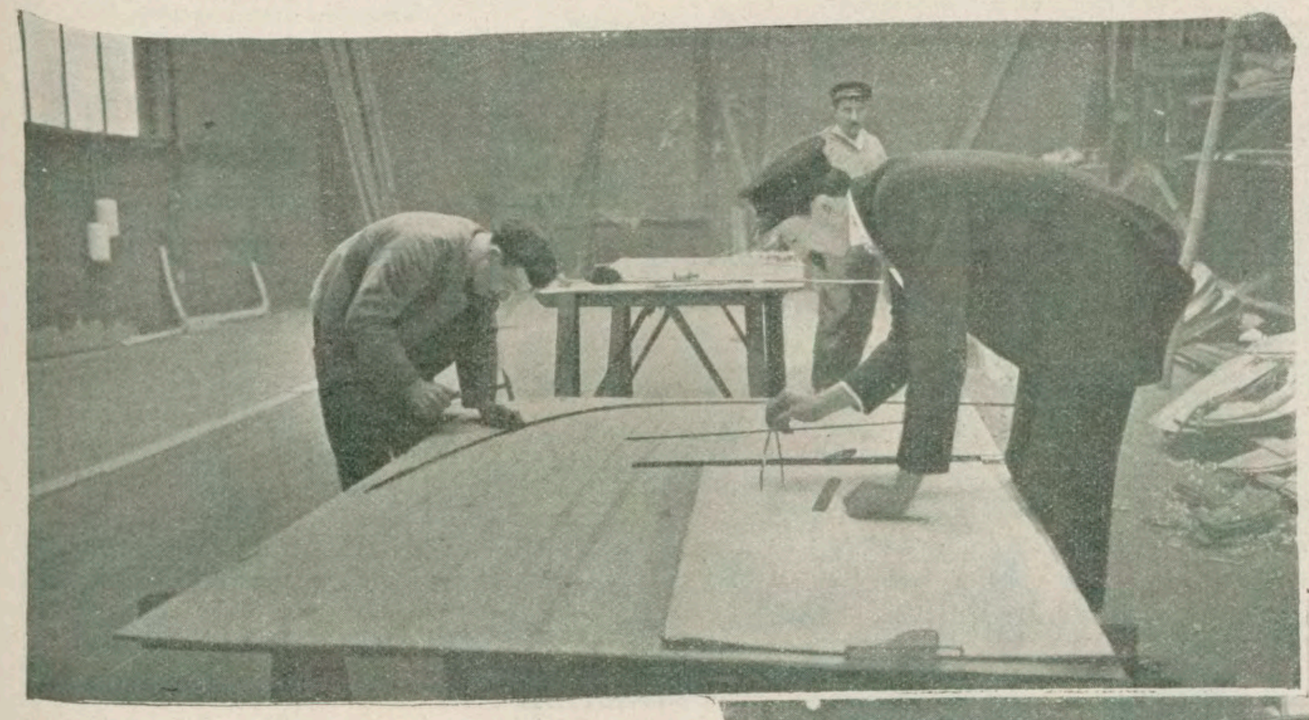


Le "huit" de Cambridge après sa victoire.

Le grand match annuel d'aviron entre les deux " huit " des célèbres universités d'Oxford et de Cambridge s'est disputé samedi dernier sur la Tamise, entre Putney et Morlake. Comme on le prévoyait, c'est l'équipe de Cambridge qui a triomphé, battant brillamment, après une fort jolie course, l'équipe d'Oxford par plus de quatre longueurs et demie. Depuis le début des rencontres qui amènent chaque année, sur les bords de la Tamise le Tout-Londres sportif, Cambridge a triomphé 27 fois, Oxford 33 fois, et un "dead-heat" s'est produit en 1877.

Comment on construit un Canot

Le développement, on peut dire extraordinaire, qu'a pris, en ces derniers temps, le yachting automobile est dû en grande partie à ce fait que, empêchés de donner sur route à leurs voitures les vitesses extrêmes qu'elles peuvent atteindre, les constructeurs ont voulu profiter de ce nouveau champ d'épreuves qu'est la " mer libre " pour faire rendre à leurs moteurs tout ce qu'ils peuvent donner. Grâce à M. Camille Blanc et à ses dévoués collaborateurs, la navigation automobile va faire encore un grand pas en avant, et le meeting de Monaco va permettre aux fabricants de moteurs et aux constructeurs de bateaux de faire valoir leurs talents respectifs, qui sont, dans le cas présent, indissolublement liés.



Le traçage des coupes de construction du canot.
La table des coupes verticales.

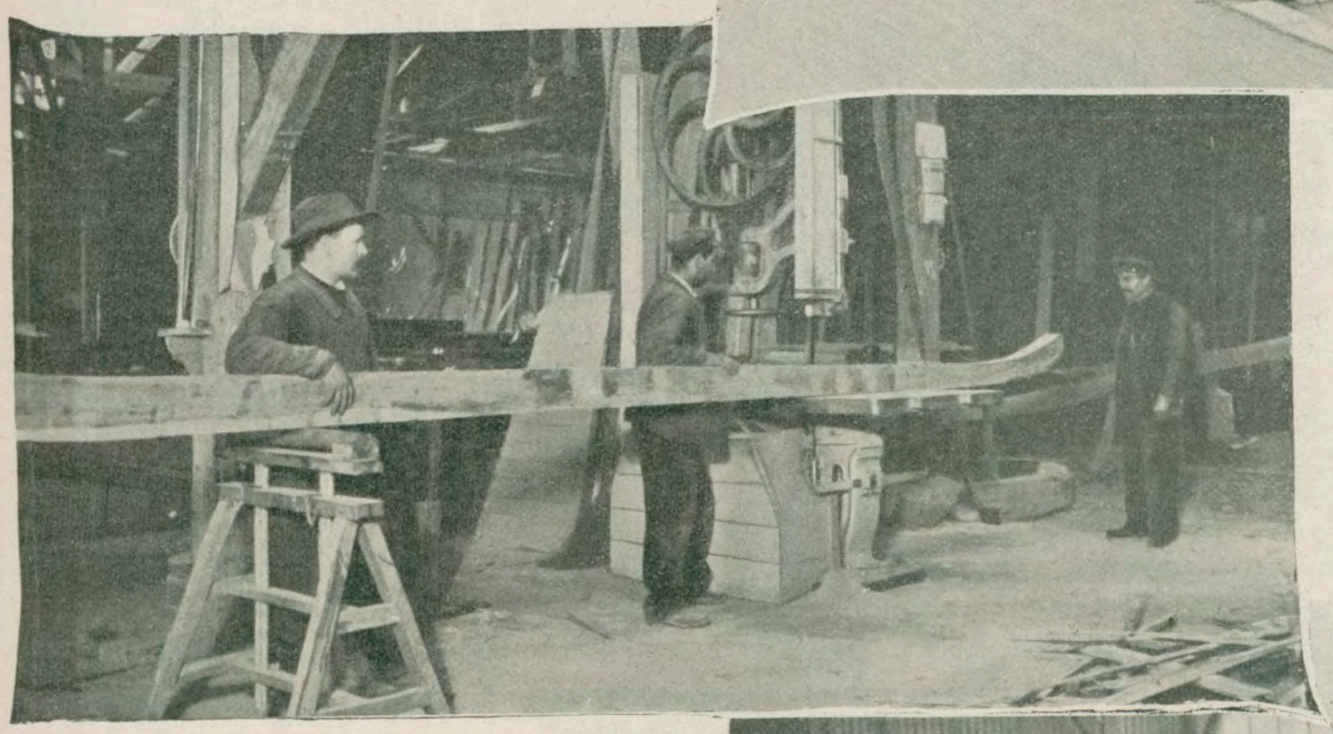
Le traçage des coupes longitudinales et horizontales
Agrandissement nature des plans tracés sur le plan.

Un canot automobile comporte, en effet, trois éléments essentiels: la coque, le moteur et l'hélice. Et si nous plaçons la coque en premier, c'est parce que nous considérons, avec tous les gens compétents, que, pour faire ressortir la puissance d'un moteur, il est absolument indispensable qu'il soit placé sur une coque bien tracée et parfaitement exécutée.

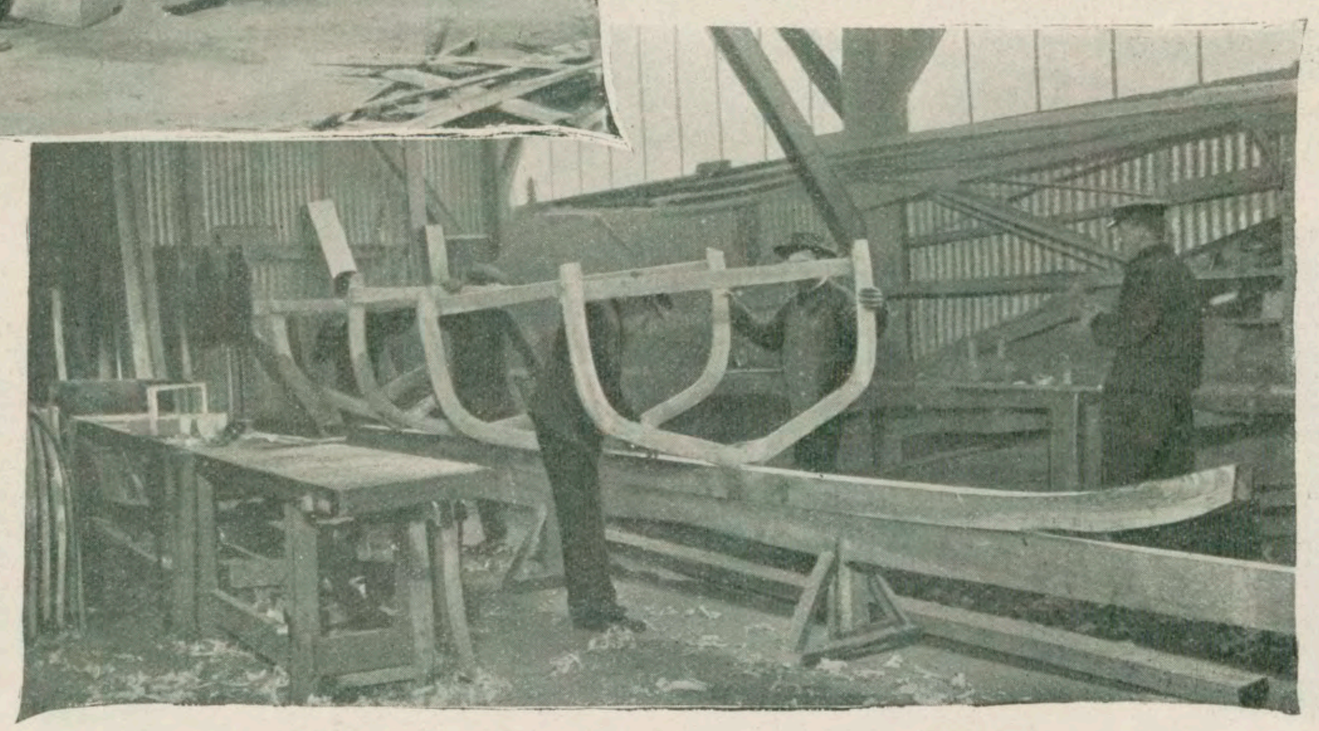
Il nous a donc paru intéressant d'initier nos lecteurs aux détails de construction d'un de ces canots. C'est ce que nous allons essayer de faire, après avoir visité les ateliers de deux de nos plus habiles constructeurs, MM. Pitre, de Maisons-Laffitte, et Dossunet, de Joinville-le-Pont.

Nos photographies ont été prises dans les chantiers de M. Pitre.

Avant de mettre le bateau en chantier, il faut d'abord en dessiner les plans; c'est l'affaire de l'architecte naval — qui est souvent le construc-



Le débitage de la quille à la scie à ruban.



Le montage des gabarits sur la quille, avant de poser les premiers bordés.

teur lui-même. Cela fait, on procède à l'exécution de ces plans, d'après lesquels on trace les coupes longitudinales et horizontales sur l'emplacement même où va être construit le bateau.

Les poètes comparent quelquefois le navire à un " noble coursier " ou à tout autre être animé, ils n'ont pas tout à fait tort, et la comparaison devient particulièrement juste avec le canot automobile " animé " par son moteur. Elle l'est encore s'il s'agit de la carcasse, qui, on va le voir, a beaucoup d'analogie avec le squelette d'un animal. Le squelette d'un bateau se compose de la quille, de la carlingue, de l'étrave, de l'étambot et des membrures ou couples.

La quille est l'épine dorsale de " l'animal ", dont les membrures sont les côtes, l'étrave la tête, et l'étambot... parfaitement.

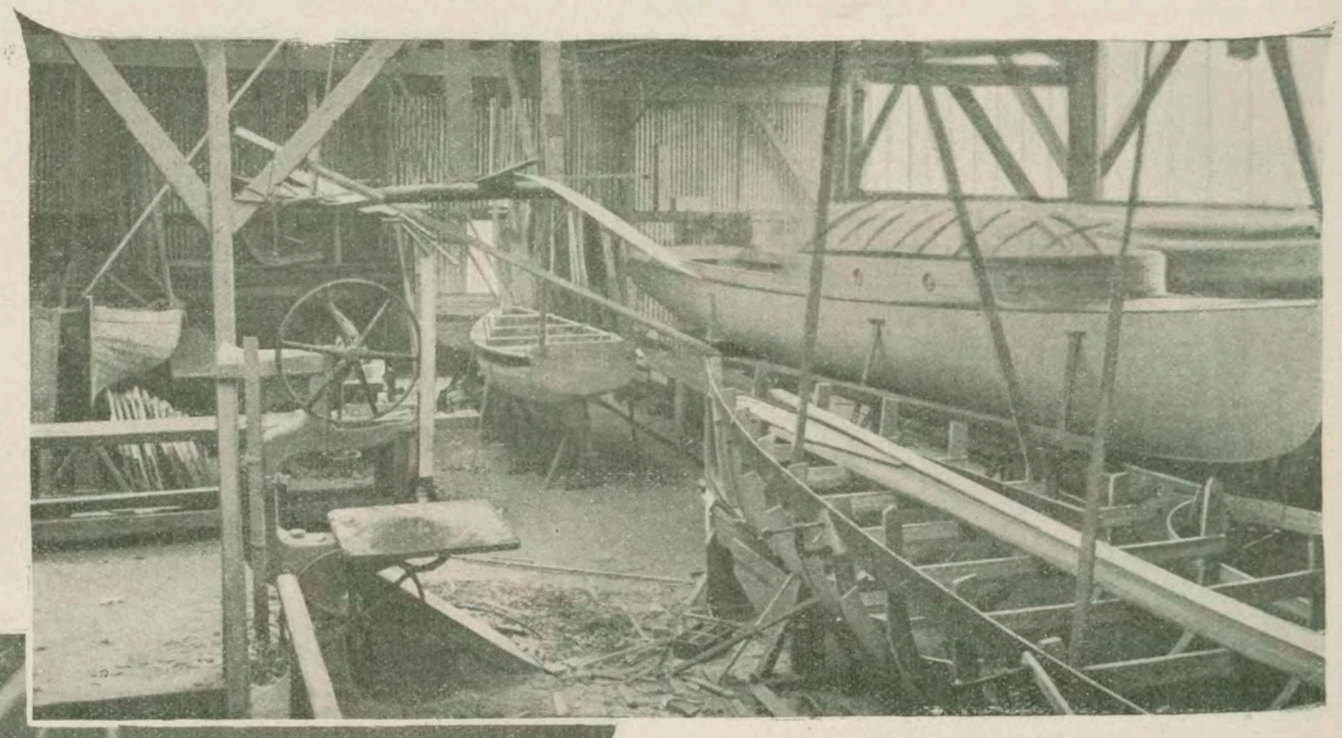
Voyons maintenant comment on forme un corps de ces diverses parties.

On commence par la pose de la *quille*, pièce qui sert de base au bateau et sur laquelle viendra s'adapter le bord inférieur du premier bordage lequel prend le nom de *gabord*. Sur la quille, on place la *carlingue*, qui en est en quelque sorte la doublure intérieure. Après quoi l'on procède à l'assemblage de la quille, de l'étrave et de l'étambot.

L'étrave est la pièce qui, prolongeant la quille forme l'avant du bateau, il y en a de droites et d'élancées.

L'étambot est une forte pièce de bois élevée sur l'extrémité arrière de la quille, et qui porte le gouvernail; l'angle que forme l'étambot avec cette partie de la quille est le *talon* du bateau, d'où l'expression *talonner*, quand un bateau touche le fond ou un écueil avec son arrière.

Une fois ces trois parties assemblées, on pose les *gabarits*, qu'il ne faut pas confondre avec les couples ou membrures; ils n'en sont que le modèle, le plan exécuté en bois si l'on veut, et certains constructeurs n'en font même pas usage. Gabarit peut se dire de la forme générale du bateau et de la forme particulière de chaque pièce de construction; au propre, c'est le "patron" de la forme ou de la courbure que doit avoir chacune de ces pièces.



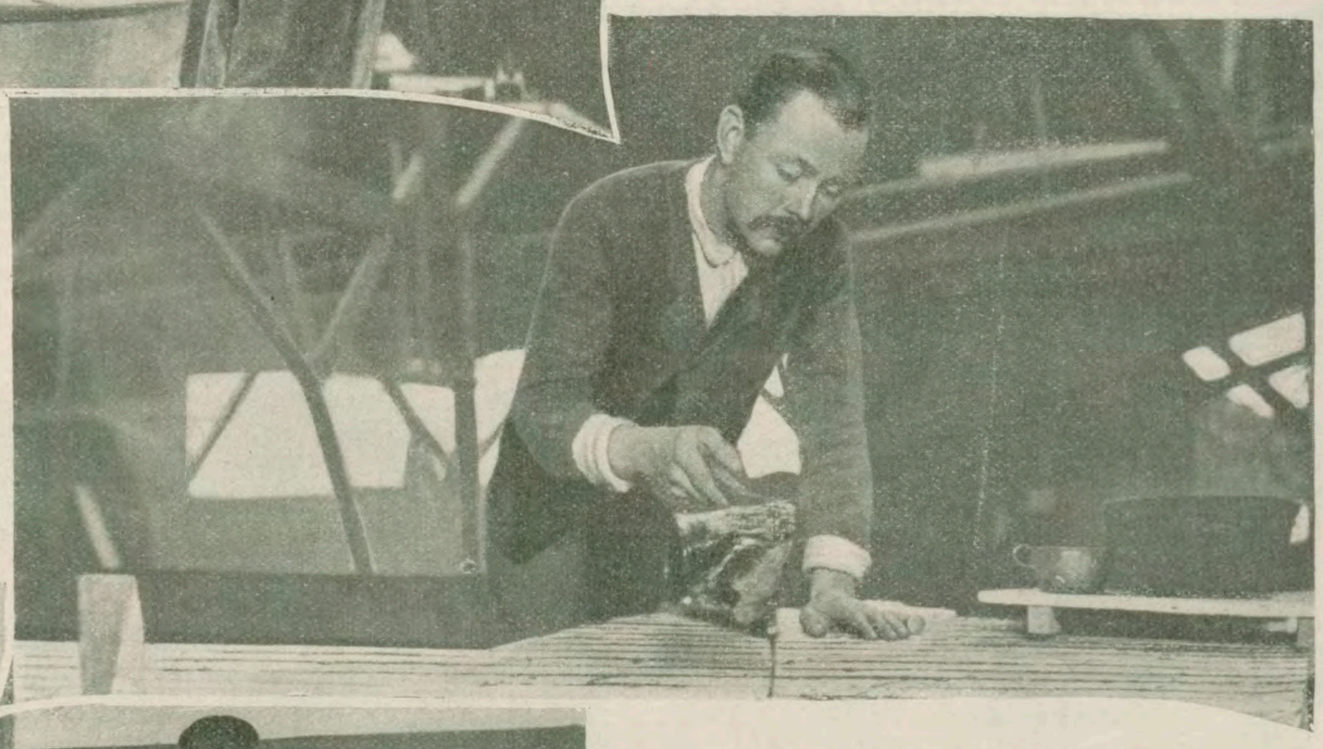
Les canots montés sur gabarits.
Au fond de l'atelier, un canot terminé avec pontage.

On continue par la mise en place des *couples* ou *membrures*, pièces de construction à deux branches qui reposent sur la quille et déterminent la forme; c'est-à-dire le gabarit du bateau. Le *maître-couple* est celui qui a le plus d'écartement. Puis on pose la *préceinte*, ceinture en bordage établie autour du bateau, à l'intérieur, et servant

La première opération du calfatage du canot.
L'ouvrier introduit du coton dans les joints pour assurer l'étanchéité de l'embarcation.

de liaison longitudinale.

Il ne reste plus alors qu'à *border*, c'est-à-dire à couvrir les membrures de planches appelées *bordages* ou *bordés*. Un bateau est bordé à *clins* lorsque ces planches chevauchent l'une sur l'autre; il est à *franc-bord* lorsqu'elles se rejoignent à plats-joints. On achève cette opération par la mise en place du *plat-bord*, bordage large et épais qui termine le pourtour du bateau et repose



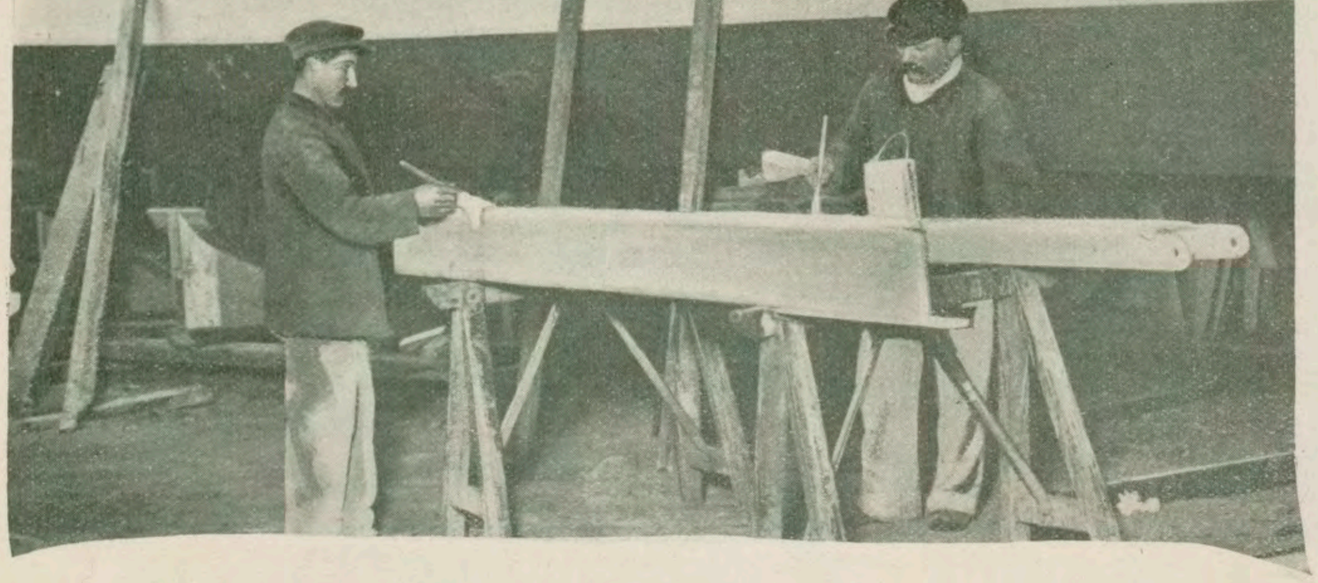
Deuxième opération du calfatage.
De la glu est versée sur le coton introduit dans les joints, afin de les fermer hermétiquement.

sur le dernier clin dénommé *carreau*. Le plat-bord définit la hauteur totale du bateau.

Il faut ensuite *calfater* les joints qu'en terme de métier on appelle les *coutures*. Cette opération consiste à remplir à force, avec du coton, les coutures des bordages. On complète ce travail en couvrant le coton avec de la glu pour l'empêcher d'être pourri par l'eau.

La coque est ainsi entièrement achevée; on pose alors le gouvernail, on fait les aménagements intérieurs, qui varient suivant les besoins ou la fantaisie du propriétaire, puis, sur un bâti solide et résistant, on met en place le moteur, on adapte l'hélice à l'arbre de couche... et le canot est conduit au chemin de fer qui l'emporte à Monaco.

HENRI PHILIPPE.



L'atelier de peinture.
Avant d'être mis à l'eau, le canot fait une dernière escale à l'atelier de peinture.

Au Concours Hippique — Journée d'ouverture

Voilà huit jours pleins que l'Hippique — avec un grand H — a ouvert ses portes, et son succès s'est affirmé déjà. D'année en année, cette intéressante manifestation sportive prend une importance qui va croissant, grâce, il faut le dire, à la fidélité que montre le "monde" à suivre régulièrement les programmes. Grâce à la "mode", qui fait de ses réunions du Grand Palais le rendez-vous de toutes les élégances, la Société française hippique peut mener à bien son œuvre.

Remercions la mode et les mondains qui, sans s'en douter, sont d'utiles auxiliaires du sport.

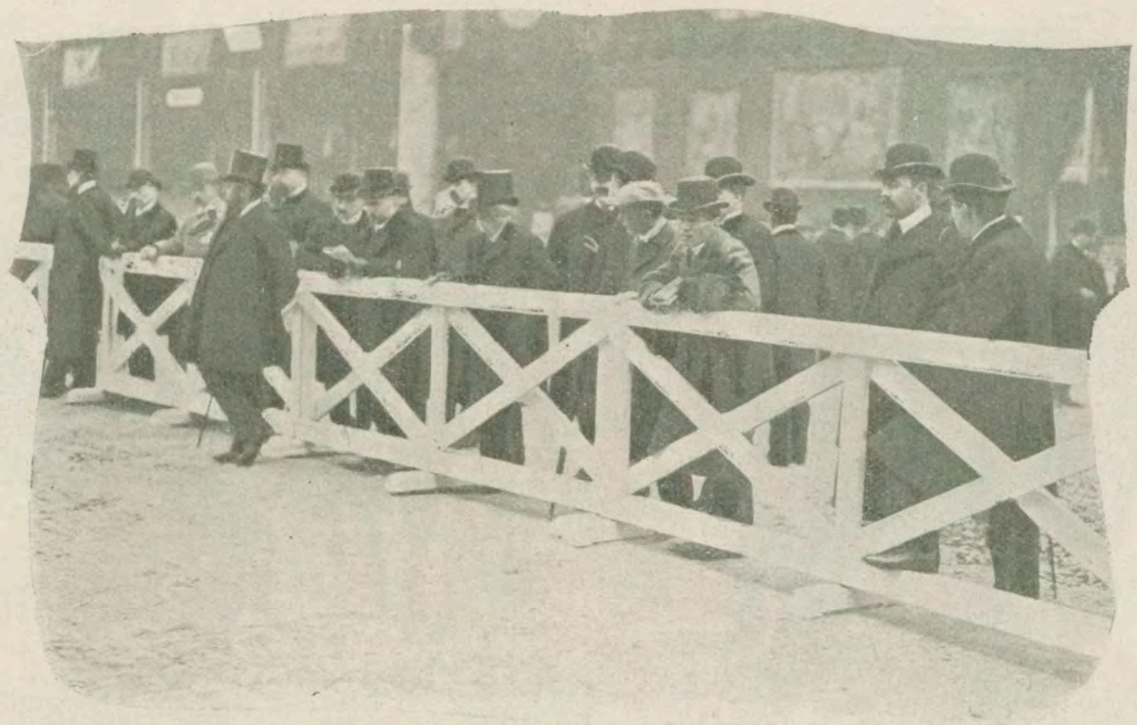
✣ ✣ ✣

Au Salon de l'Automobile succède au Grand Palais le Salon des chevaux; et les chevaux — plus éclectiques en cela que les moteurs — ont offert l'hospitalité à leurs concurrents. On peut voir, en effet, à côté de la carrosserie hippique, exposée la carrosserie automobile. Pourquoi donc, après tout, ne point faire bon ménage? Parodiant une boutade célèbre d'Alphonse Karr, me permettra-t-on de dire que si l'automobile est utile, le cheval est nécessaire, ne serait-ce que comme... remorqueur des autos en panne? Les concours auxquels nous convie annuellement le comité de la Société française hippique sont une preuve vivante que la fin du cheval n'est point si proche que certains l'on prédit.

Certes, l'automobile a pu porter un coup à l'industrie chevaline, mais ce fut un état de choses passager. N'oublions point ce principe biologique : « Tout se transforme, rien ne s'anéantit ». Songeons aussi que la survivance des formes anciennes est toujours respectée et qu'une forme parfaite ne chasse jamais complètement la forme plus imparfaite.

Si le cheval de course est surtout — hélas! — un jeton pour les joueurs, le cheval d'Hippique est un attrait pour ceux et celles qui sont dans le mouvement mondain. De plus, l'Hippique marque une date dans la vie parisienne; c'est le retour des châteaux, la fin des laisser-courre; c'est la floraison de ce trop fameux et très banal marronnier du 20 mars! La cloche que manie aussi habilement qu'un président de la Chambre, cet excellent M. Boitelle, adjudant général dela piste du Grand Palais, semble, lors de ses premiers coups, sonner le "On rentre! on est rentré!"

Au point de vue purement hippique, certes, le programme a la banalité d'un prix de série à Auteuil ou d'une épreuve "à réclamer" sur un suburbain; mais le comité n'en peut mais; de par ses règlements, il est obligé à ne varier que très peu ses "sauts d'obstacles". Cependant, depuis trois ou quatre ans, il ne faut point se plaindre ; nous avons eu comme innovations : les championnats de saut, le championnat du cheval d'armes, des carrousels, et pour ce concours de 1904 un nouvel obstacle! Les tribunes ont été ravies; il y a eu des pelles, des dérobades, des défenses, des cavaliers ont été désarçonnés, des chapeaux ont volé dans les airs, des chevaux ont roulé dans le sable de la piste! Pour la première fois, en effet, au Concours de Paris, — car cet obstacle faisait partie des parcours de Pau, de Vichy et de Boulogne, — on a élevé sur la piste une banquette irlandaise! L'ascension de pareil obstacle n'a rien de sensationnel, mais comme aux termes du règlement on ne peut quitter la butte que par un saut de plus de deux mètres de hauteur, il y a imminence de panache. Et le panache a tou-



M. Auguste Roy.

Le matin. — Le public des "Prix de Classes".
Combien différent de l'élégant public des "sauts d'obstacles"!

Défilé des concurrents pour le Prix extraordinaire des chevaux de petite taille.

Le vainqueur du Prix extraordinaire de la 4e classe, 2e division.
Polisson, *ch. al., 6 ans, 1 m. 54, originaire du Gers, présenté par M. Roy pour M. Lamarez.*

L'après midi. — Les "Sauts d'obstacles".
Une faute à la barre.

jours été une attraction. Que dire de la première semaine de "sauts d'obstacles"? Nous avons revu les mêmes cavaliers que les années passées, les Leclerc, les Vignolle, les Ploque, les Denfert-Rochereau, les Daguilhon-Pujol et *tutti quanti* qui font régulièrement avec les mêmes chevaux la tournée des concours. Bientôt on aura une écurie de concours, comme on a une écurie de courses. On réserve les épreuves de début aux chevaux n'ayant jamais gagné une certaine somme en concours, mais pourquoi le Comité ne réserverait-il pas ces épreuves aux seuls " cavaliers" débutants? Beaucoup de jeunes gens qui furent lauréats des médailles d'or ou d'argent des examens d'équitation n'osent pas se mettre en ligne avec les vétérans des concours, tandis que s'ils étaient certains de se trouver entre " débutants " ils n'auraient pas la même hésitation. Le vainqueur du prix ou même d'un flot est plutôt le cavalier que le cheval, car je ne pense pas que le jury — composé de compétences hippiques — accorde ses récompenses à ces ratés de la production, à ces rebuts du turf que sont la plupart des chevaux d'Hippique. Alors ?...

Pour l'amateur, la partie la plus intéressante et la plus instructive du Concours est certes la présentation des chevaux de classes, qui a lieu le matin ou au début de la journée, c'est-à-dire devant les banquettes vides. A chaque concours, le nombre des concurrents augmente; cette année, ils sont 419; 261 originaires de Normandie, 68 du Sud-Est, 60 de l'Ouest, 26 du Sud-Ouest et 4 du Nord. Mais ne croyez pas que ce sont les exposants qui sont venus de ces divers points cardinaux; les exposants, en somme, sont peu nombreux, cela tient à ce que nous n'avons pas, aux environs de Paris, de ces écoles de dressage qui fournissent les concours de province, et sans les marchands, notre Hippique de Paris serait maigre. Heureusement que quelques-uns, un surtout, occupent les pages du catalogue. Si par hasard M. Roy s'abstenait, le Concours de Paris serait bien maigre! A lui seul, il présente plus de la moitié des chevaux de classes, environ 225 numéros du catalogue! Déjà il a fait ample moisson de récompenses, et il continuera, soyez-en certains. Il est, il est vrai, admirablement secondé par ses deux fils; car au Concours, il ne suffit pas de présenter au jury un cheval " beau et bon ", il faut savoir le présenter, et les fils Roy sont des maîtres en l'art de conduire, et de mener un cheval de voiture.

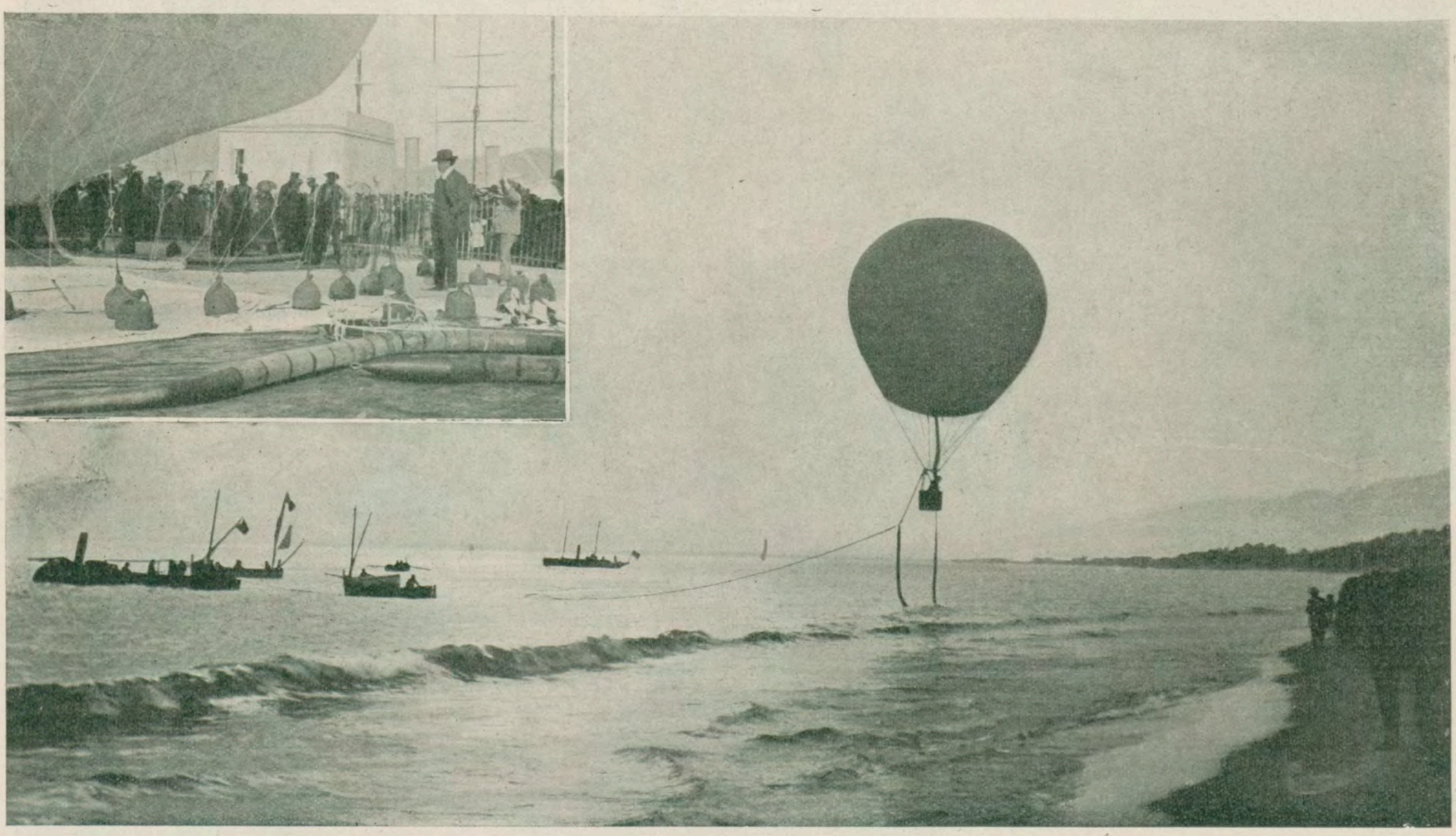
Le jury examine un concurrent.

Le comte de Beaumont, le marquis de Croix, le marquis de Balleroy, le comte de Bonvouloir et le comte de Fontenay " épluchent " un concurrent du Prix extraordinaire.

Les amateurs de chevaux du Midi ont dû être satisfaits du jury qui a décerné un prix extraordinaire à un demi-sang du Gers, tout à fait joli cheval de parc: Polisson, présenté par M. Roy. Ah! ces chevaux du Gers, combien en ont dit pis que pendre, et en ont acheté, très cher, lorsque de très habiles marchands leur persuadaient qu'ils étaient d'origine anglaise! Ils méritaient bien d'être réhabilités; souhaitons que le jury du Concours ne s'arrête pas en si bon chemin! Nous avons en France des races de chevaux excellentes, meilleures que celles que l'on peut trouver à l'étranger, mais on les méconnaît, et une fois sorti du normand et de l'anglo-normand, pour beaucoup il n'existe point de cheval de service. Voyez donc ce petit " Polisson ", est-il assez bien campé, assez pur de lignes, et quelle allure franche et vite!

PAUL MÉGNIN.

LES EXPÉRIENCES DE M. DE LA VAULX A CANNES



M. de La Vaulx assistant au gonflement de l'aérostat l'*Eitali*.

L'aérostat l'*Eitali*, ayant à son bord M. H. de La Vaulx, se dirige vers le large, remorqué par la vedette *Dauphin*.

M. de La Vaulx a fait, la semaine dernière à Cannes, sa première expérience d'essais d'équilibre au-dessus de l'eau avec le ballon l'Eitali, *appartenant à M. Vamviller, cubant 530 mètres.*

C'est devant le garage Burton et de Cesti et en face du siège de l'Automobile-Club de Cannes, boulevard Jean-Hibert, que M. de La Vaulx a procédé au gonflement de son aérostat.

M. de La Vaulx a pris place dans la nacelle, qui était dirigée en mer, amarrée à la vedette Dauphin, *à M. Robilis; il s'est dirigé vers le large et, au travers de l'île Saint-Honorat, l'aérostat a été détaché de la vedette et a évolué vers le nord-est.*

Ses essais de stabilisateur ont fort bien réussi et, deux heures après, le vaillant aéronaute rentrait et venait atterrir sur la nouvelle jetée Albert-Edouard.

M. de La Vaulx a déclaré être satisfait du premier essai de ce ballon et il va continuer ses expériences avant d'entreprendre la traversée de la Corse.

Le Championnat de France de Rugby — La Finale

La finale du Championnat de France de rugby s'est disputée dimanche dernier sur le terrain du Stade Français, à Saint-Cloud, entre les équipes du Stade Français, champion de Paris, et du Stade Bordelais, U. C., champion des départements, qui a gardé, dans cette dernière partie, l'avantage sur le Stade Français par 3 points (un essai à 0). Sur ce match palpitant et qui a présenté un intérêt tout à fait particulier, nos lecteurs trouveront ici une intéressante documentation photographique et des notes résumant l'impression générale laissée par le Championnat de rugby 1904.

Coup de pied de 22 par les Bordelais (maillot blanc).

✣ ✣ ✣

JE plains fort les Bordelais qui ont eu le mauvais goût de gagner cette année le Championnat de France. C'est, en vérité, une triste victoire qu'ils ont remportée là. On a d'abord contesté, ou à peu près, la validité de leur succès; on les a traités de brutes sanguinaires, on s'est accordé à reconnaître qu'ils jouaient aussi malque possible. En lisant les comptes rendus du match, qui fut un des plus curieux auxquels nous ayons assisté en France, on avait, ma parole, envie de s'écrier : " La France du Sud-Ouest est f...ichue ".

Mise en touche énergique d'un avant de Bordeaux.

Doublement marqué !...

Barry, du Stade, blessé à la cuisse, est emporté hors du terrain.

Tel confrère, qui est, cependant, un des plus autorisés et des plus sérieux en matière de sports athlétiques, avançait, tout naturellement, que les Bordelais avaient gagné par raccroc, oubliant sans doute qu'il s'agit moins, au rugby comme aux courses, de savoir comment on a gagné que si on a gagné, et qu'une courte tête, voire un nez, suffisent pour assurer au mutuel ou au book l'utile différence; tel autre reprochait aux Bordelais d'avoir estropié Barry, le trois-quarts du Stade, sans prendre garde qu'à la fin du match, il y avait à peu près la moitié des équipiers de Bordeaux qui avaient la figure littéralement en sang. Un troisième, comme les deux précédents, disait qu'on avait assisté à une partie lamentable, que ce n'était pas du rugby, que le jeu avait été un " cafouillage " continuel, que jamais on n'avait vu quelque chose d'aussi triste. Et cependant, j'avais assisté la veille à un match mené avec une vigueur telle que jamais nous n'en avions vu déployer en France sur un terrain de football. J'avais vu autour des balustrades un public surexcité à un point qui n'avait jamais été atteint ici, trop surexcité même, puisque, à une blessure d'un Bordelais dont l'ardeur choquait quelques esprits par trop stadistes, un certain nombre de spectateurs, il y a des mufles partout, dans le sport autant, plus peut-être qu'ailleurs, s'étaient mis à applaudir.

Pauvres Bordelais! Décidément la presse leur fut mauvaise lors de leurs deux voyages à Paris. Imaginez, cependant, une équipe de quinze grands gaillards, très forts, jolis garçons, beaux hommes, admirablement entraînés, et jouant de toute leur énergie sans faiblir une seconde, fonçant toujours, culbutant sans cesse, arrachant le ballon à l'adversaire ou le gardant avec une jalousie féroce, vous aurez une idée de ce que fut ce match. Dans l'équipe, tout le monde joue avants, sauf l'arrière qui joue trois-quarts et charge consciencieusement avec le ballon chaque fois qu'il le peut, excepté cependant les trois-quarts qui, une fois seulement, et comme par dilettantisme, montreront à la galerie qu'ils savent jouer le jeu en exécutant une passe admirable.

A part cet accident unique, le ballon ne sort pas de la mêlée. Aucun demi ne parvient à l'en éloigner, sinon par de grands coups de pied, car le coup de pied triomphe sans interruption, et on a par moment l'illusion d'assister à un match d'association. On entend des " floc " et des " flac ", c'est le ballon qui rebondit sur des ventres ou des têtes; on suit péniblement la marche du jeu qui se déplace avec une facilité extraordinaire d'un bout à l'autre du terrain. Mais alors que les Bordelais dégagent leurs lignes presque aussitôt envahies, les Stadistes n'arrivent pas à pénétrer les lignes ennemies. Forts sur les avants, ils sont tombés sur plus avants qu'eux, et sont obligés d'arrêter les adversaires en jouant tout le temps avec les pieds. Quant à leurs trois-quarts, ils arrivent difficilement à ramasser le ballon, ne sachant jamais ni pourquoi, ni comment, ni d'où il leur arrivera, et lorsqu'ils le

De l'art de filer au rugby, lorsque l'adversaire est occupé.

Une touche. — L'attente du ballon.

Mêlée mêlée !!

tiennent, ils se trouvent immédiatement face à face avec deux ou trois grands diables, qui les empoignent, les culbutent, les roulent en une seconde: c'est une barrière infranchissable et les Stadistes n'arrivent pas à la franchir. Quoi qu'on dise et médise du jeu d'avants, le jeu des Bordelais est la preuve palpable qu'une équipe forte à l'avant est bien plus difficile à battre qu'une équipe de trois-quarts, et je pensais, en les voyant jouer, qu'ils étaient mieux à même qu'aucune équipe de France de résister à une équipe anglaise, et qu'ils enfonceraient, avec la plus grande facilité, une équipe comme celle du Racing.

Ce fut donc une partie des plus intéressantes. Ceux qui regrettent que le jeu n'ait pas été plus régulier, mieux organisé, attaquent les règles

Les équipes du Stade Français (maillot foncé) et du S. B. U. C. (maillot blanc), qui ont disputé la finale du Championnat de France de rugby. Bordeaux bat Paris par 3 points (1 essai) à 0.

Croquis de dribbling.

fondamentales du rugby, qui laissent aux équipes les facilités les plus larges pour défendre leur camp et attaquer leurs adversaires. Pourquoi tant gémir? C'est se plaindre que la mariée soit trop belle, puisqu'en disant simplement aux équipes: "Gagnez comme vous pourrez", les règlements du rugby vous permettent des surprises aussi intéressantes que celles de dimanche. Quant au Stade, on m'a accusé souvent de partialité en sa faveur. Sa défaite n'est pas attristante. Il gagnera une autre fois.

J'aime mieux féliciter Bordeaux qui, avec des moyens d'entraînement beaucoup plus minimes que nos équipes parisiennes, est arrivé à mettre sur pied un "quinze" aussi solide, et dont la manière est aussi "originale", ce qui est rare.

ANDRÉ FOUCAULT.

UN RAID HIPPIQUE DE 1.000 KILOMÈTRES

M. Cianelli de Sérans et sa jument avec laquelle il vient d'accomplir un voyage de 1.000 kilomètres.

Nous donnons, ci-dessus, la photographie d'une petite jument avec laquelle son propriétaire a accompli, de bout en bout, un voyage de 1000 kilomètres à travers la Belgique, le Grand Duché de Luxembourg et l'Allemagne. Cette jument, qui n'a que 1 m. 43, était attelée, comme on le voit par notre photographie, à une voiture fort légère dite mail-cart, pesant 198 kilos, mais très commode pour voyager, à cause de la profondeur de son coffre. Les étapes comprenaient un parcours très pittoresque au point de vue tourisme. Le départ eut lieu à Givet, pour descendre ensuite la Meuse, traverser les Ardennes et la petite Suisse Luxembourgeoise, l'Eiffel, remonter le Rhin et la Moselle, et retourner en France par la Lorraine. Le comte Cianelli de Sérans, qui a accompli ce voyage, se défend d'avoir voulu faire un raid, très heureux simplement d'avoir accompli une performance qui peut avoir son utilité au point de vue pratiqne.

LES COURSES ET LES ASSURANCES

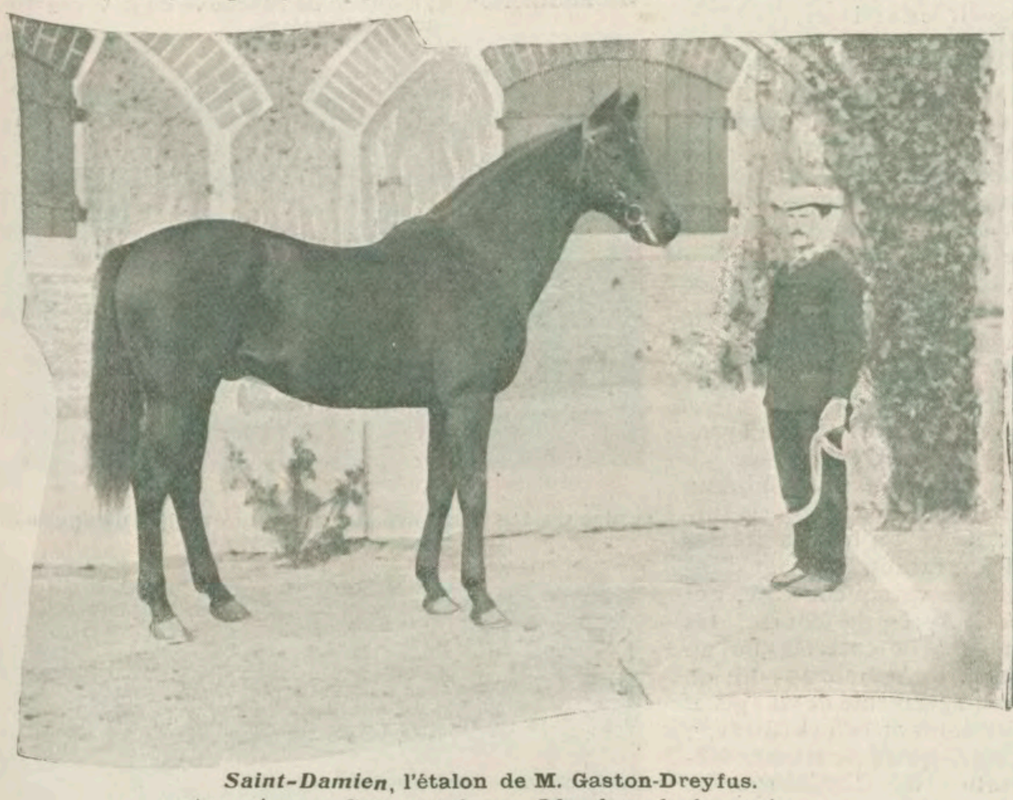
Récemment, à propos de la mort d'un utile steeple-chaser, nous signalions à nos lecteurs l'utilité des assurances spéciales des chevaux de courses; de nombreux lecteurs nous ayant demandé à ce sujet des renseignements complémentaires, nous avons cru intéressant de les initier au fonctionnement d'une Compagnie d'assurances sportives.

◓ ◓ ◓

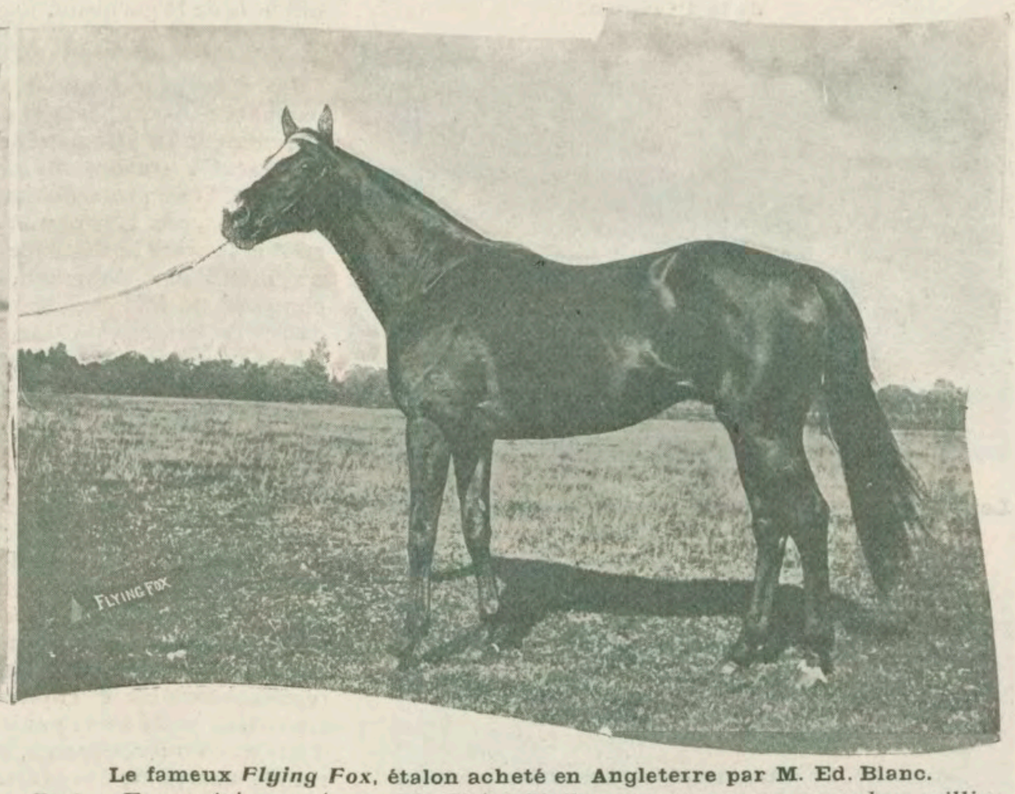
Le haras du Perray, à M. Gaston-Dreyfus.
Les étalons et poulinières du haras ont été assurés par le "Lloyd anglo-français".

Au début des courses, et même longtemps après l'ouverture de nos divers hippodromes, lorsqu'un cheval était victime d'un accident, c'était pour son propriétaire une perte sèche; aujourd'hui, moyennant une somme assez minime, il est garanti au moins de la valeur qu'il attribue à son cheval. Les Compagnies françaises ou étrangères qui assuraient un homme sur la vie s'étaient toujours refusées à assurer des chevaux de courses contre les risques qu'ils pouvaient courir. Ce fut cet important syndicat anglais, connu dans le monde entier sous le nom du Lloyd's, qui, à l'instigation de cet avisé sportsman qu'est M. Chéri-Halbronn, propriétaire de chevaux de courses et directeur des établissements de ventes hippiques de la rue de Ponthieu, de Saint-James et de Deauville, consentit à assurer les chevaux de courses. C'est une belle victoire que remporta ce jour-là M. Halbronn et on peut l'appeler le "père de l'assurance des chevaux de courses".

L'an dernier, un groupe de sportsmen eut l'excellente idée de fonder en France une Société s'occupant spécialement d'assurances sportives, c'est ainsi qu'est né le Lloyd anglo-français, dont l'administrateur délégué est M. Jacques Achille-Dreyfus, parent du sympathique propriétaire-éleveur M. Gaston-Dreyfus.



***Saint-Damien*, l'étalon de M. Gaston-Dreyfus.**
Assuré pour 300.000 fr. au Lloyd anglo-français.



Le fameux *Flying Fox*, étalon acheté en Angleterre par M. Ed. Blanc.
Flying Fox a été assuré par M. Chéri-Halbronn pour une somme de 1 million.

La Compagnie d'assurances de chevaux de courses et d'élevage n'a qu'un but: se rendre utile à l'éleveur comme au propriétaire de chevaux de courses, car elle assure les étalons et les poulinières, les foals et les yearlings, comme les chevaux de plat, d'obstacles ou de trot. Le tarif est en somme des plus réduits; aussi, il n'est point de propriétaire qui hésite à assurer son cheval. Vous estimez votre steeple-chaser une somme de 20.000 francs, par exemple; moyennant 3 o/o de cette somme, il est assuré contre tous risques pendant trois mois, 5 o/o pendant six mois, 9 o/o pendant un an; pour les chevaux de plat, le pourcentage varie de 2 o/o pour trois mois à 6 o/o pour un an. On assure même la mise bas, la castration, et la mise de feu, et les accidents d'entraînement.

M. Mesnard, directeur du haras d Gouvieux.
Représentant du Lloyd anglo-français sur les champs de courses.

M. Chéri-Halbronn,
Le premier en France qui créa un service d'assurances de chevaux de courses.

M. J. Achille-Dreyfus,
Administrateur délégué du Lloyd anglo-français.

Pour les étalons et poulinières le tarif est de 6 o/o jusqu'à 12 ans, de 7 o/o de 12 à 16 ans.

Songez à la garantie pour l'éleveur qui voit parfois un étalon payé très cher victime d'un accident banal; au moins, si la perte est sensible — un grand étalon ne se remplaçant pas — l'éleveur retrouve la valeur pécuniaire de son cheval.

Le Lloyd anglo-français dont le siège est à Paris (1) a son représentant sur tous les champs de courses; pour la région parisienne, c'est M. Mesnard, l'habile directeur du haras de Gouvieux, qui se tient à la disposition des propriétaires; dans le Midi, c'est M. Deschamps de Verneix; ailleurs, ce sont d'autres agents, tous sportsmen connus; point n'est besoin aux propriétaires de se déranger pour assurer leurs chevaux. Passons maintenant à quelques chiffres. Ce fut M. Chéri-Halbronn qui assura au Lloyd's le fameux étalon de M. Ed. Blanc, Flying Fox, pour une somme de *un million*; Simonian, 100.000 fr.; Le Sagittaire 100.000 fr.; Le Justicier, 200.000 fr., et bien d'autres étalons de grande importance, tels que Le Destrier, 100.000 fr.; Omnium, 300.000 fr. Puis ce fut M. Jacques Achille-Dreyfus qui à son tour assura, avec son Lloyd anglo-français, Saint-Damien pour 300.000 francs, Childwick pour 200.000, Lady Killer pour 30.000; c'est lui encore qui assure toutes les poulinières du haras du Perray, qui assure les steeple-chasers de M. Liénart et bien d'autres encore. Le Lloyd ne se cantonne pas dans les assurances sportives hippiques; il fut le premier à assurer les automobiles de courses; il assura presque toutes les marques qui disputèrent le Circuit des Ardennes et la Course Paris-Madrid. Dans la Coupe Gordon-Bennett, en 1903, il assura, pour une somme énorme, voitures et chauffeurs de la marque Panhard-Levassor. Enfin, suivant le mouvement sportif, il vient d'assurer la presque totalité des canots automobiles qui vont disputer les épreuves de Monte-Carlo.

On peut dire que le Lloyd anglo-français est à la tête des compagnies d'assurances sportives, et cela n'est pas pour nous étonner, étant donnés ceux qui sont à sa tête.

PAUL DE BART.

(1) Lloyd anglo-français, J. Achille-Dreyfus, administrateur-délégué, 55, rue Taitbout. Téléph. 154-43.

Le Championnat militaire de Cross-Country de la "Vie au Grand Air"

L'épreuve de la 1re région, à Lille. — Les partants

L'équipe du 43e de ligne, gagnante de l'épreuve de la 1re région.

Le sergent Helbig, du 72e, à Amiens, premier de l'épreuve de la 2e région.

L'équipe du 72e d'infanterie, gagnante de l'épreuve éliminatoire de la 2e région.

Aux environs de Verdun. — Sur la route.

Nous avons donné dans notre dernier numéro un aperçu de ce que fut l'épreuve éliminatoire de la région de Paris. En province, l'enthousiasme ne fut pas moindre; on s'en rendra compte par les extraits des lettres de nos divers correspondants que nous publions ci-dessous :

Lille, 21 mars.

L'épreuve éliminatoire de la première région s'est passée pour le mieux. Malheureusement, le terrain était glissant, ce qui augmentait la difficulté.

Les concurrents des divers régiments ont été mis en subsistance au 43e d'infanterie, par l'ordre du colonel Bizard, que nous devons tout particulièrement remercier; ils étaient attendus à la gare et conduits à la caserne où rien ne leur a manqué. L'allure du premier a été merveilleuse, étant données les circonstances, 16 kilomètres en 1 h. 8 m. 5 s., dont 3 kilomètres au travers des terres labourées avec obstacles sérieux.

Les lieutenants Danthuile, Alex. Bizard et Courtois, qui avaient tracé la piste et organisé la course, ont montré un dévouement au-dessus de tout éloge.

Verdun, 20 mars.

Tout s'est bien passé! Aucune réclamation ni erreur. La mise en subsistance était assurée par les soins du général gouverneur. Le parcours, des plus durs, a été couvert par la plupart des concurrents en un temps plus qu'honorable. Le départ a pu être donné sur une seule ligne aux 104 partants.

Des cavaliers connaissant très bien le parcours se tenaient en avant et sur le flanc des coureurs. La ligne d'arrivée était limitée par des cordes maintenues par des piquets du service de l'artillerie. Le lieutenant Walter, du 40e d'artillerie, assisté d'autres officiers de la garnison, jugeait les arrivées.

Besançon, 21 mars.

Le 7e corps a battu le record des engagés et des partants : 18 équipes, 131 partants. La piste mesurait exactement 16 kilom. 250; le parcours, presque entièrement à travers champs, bois, fourrés, friches, rochers, était semé de haies, fossés, murs, talus à pic, ravins, etc. Le premier arrivé, Schmidtkoffer, du 109e a couvert la distance en 1 h. 5 m. 11 s., suivi à un mètre par Bourreau, du 10e. Le Comité était composé de MM. le capitaine Caire, du 60e, président; les lieutenants Vaziaga, du 5e d'artillerie; de Chassey et Béjanin, du 60e.

Poitiers, 21 mars.

Une foule considérable se pressait sur la promenade de Blossac, où se faisait l'arrivée de l'épreuve éliminatoire de la 8e région. De nombreux officiers et plusieurs sous-officiers d'artillerie suivaient à cheval les concurrents. La lutte a été des plus animées. Le colonel Baurgillot, du 125e d'infanterie, a vivement félicité le vainqueur Elie, qui appartient à son régiment. Après la course, les concurrents se sont rendus à la caserne, où un punch chaud leur a été servi. De même, le soir, un repas confortable et copieux, agrémenté de vins généreux, leur a été servi par les soins du colonel du 125e. Tous nos remerciements, ainsi qu'au lieutenant Morange, chargé de l'organisation du Comité sportif.

Rennes, 21 mars.

L'épreuve éliminatoire pour la 10e région courue hier à Rennes, a eu un plein succès, grâce à la collaboration des lieutenants Le Faou, du 41e d'infanterie; St-Gall, Genvarch, et Taboureau; de la municipalité, qui avait décoré de drapeaux le lieu du départ et de l'arrivée; du directeur des tramways départementaux qui avait organisé un service spécial pour la circonstance, et du capitaine d'artillerie Moreaux, directeur du Stand de la société Duguesclin, qui avait mis à la disposition des organisateurs le Stand choisi comme lieu de départ.

Pour donner plus d'éclat à la fête, il avait organisé un concours de tir entre les dix premiers classés, immédiatement après l'arrivée. Six prix étaient disputés et les résultats de ce concours ont été excellents, ce qui, au point de vue militaire, a son importance en ce sens qu'il est prouvé que, même après un effort violent, les dix premiers arrivés avaient conservé leur calme et leur coup d'œil, qualités qui, avec la marche, font les bons soldats. Le caporal Fays, du 5e colonial, arrivé sixième, s'est classé premier dans le concours de tir, avec 7 balles sur 8.

Neveu, du 71e, le coureur professionnel bien connu, est arrivé premier. Il a constamment gardé la tête et c'est facilement qu'il a remporté la victoire. Sa rencontre avec Ragueneau dans la finale promet d'être intéressante.

Filliâtre (sergent au 132e), arrive premier dans l'épreuve éliminatoire de la 6e région.

Schmidtkoffer, vainqueur de l'épreuve de la 7e région au 9e kilomètre.

L'équipe du 10e d'infanterie (Auxonne et Dijon), gagnante de l'épreuve de la 7e région.

L'équipe du 125e de ligne de Poitiers, gagnante de l'épreuve éliminatoire de la 8e région.

Le caporal Neveu, du 71e (le célèbre coureur professionnel), gagnant de l'épreuve éliminatoire de la 10e région

Les enseignes de vaisseau Hébert et d'Abbiat sur la route, dans l'épreuve de la 10e région.

Les concurrents sautant un mur, aux environs de Clermont.

Les officiers membres du Comité sportif et les contrôleurs, à Clermont-Ferrand.

L'équipe du 105e d'infanterie, gagnante de l'épreuve de la 13e région.

L'équipe du 19e dragons, de Vienne, gagnante de l'épreuve de la 14e région.

Clermont-Ferrand, 20 mars.

Beaucoup de monde au départ et à l'arrivée de l'épreuve éliminatoire du Championnat militaire de la *Vie au Grand Air*. Le Comité était composé de MM. les capitaines Dorlhac, du 92e; Soubeyrou, du 105e; les lieutenants Ferrand et de Barrin, du 121e; Carloué, du 105e et Paillet, du 92e. Le général commandant d'armes avait mis à la disposition du Comité huit sous-officiers montés à cheval ou à bicyclette comme contrôleurs. Le médecin aide-major de 2e classe, Pontet, du 16e d'artillerie, et deux infirmiers avec sacs, brancards et voiture de corvée assuraient le service sanitaire.

La piste, tracée par les lieutenants Ferrand et de Barrin, dans la plaine de Sarlième, à 8 kilomètres de Clermont, mesurait exactement 15 kil. 800 et passait très près du point de départ vers le milieu du trajet. Le parcours, très dur, mais praticable était constitué en grande partie par des terres labourées ou des chemins de terre traversant des argiles. Les obstacles comprenaient une pente forte sur une longueur de 200 mètres, quatre murs de 1 mètre à 1 m. 30, dont un précédé d'un fossé, quatre talus à 45°, de 6 mètres de différence de niveau, une vingtaine de fossés pleins d'eau, un arbre à 1 m. 50 du sol, la traversée d'un taillis assez épais, sur une longueur de 300 mètres environ, une haie suivie de sauts en profondeur, des marécages sur une longueur de 50 mètres environ.

Le gagnant, Chefdeville du 105e, a été victime d'un incident. En voulant franchir un fossé de 3 mètres qui ne devait être que longé, il est tombé dans l'eau et dans la vase. Il a dû remonter, ayant perdu une de ses chaussures, et a continué avec une seule sandale et l'autre pied nu, ayant encore 4 kilomètres à faire. C'est d'un beau sportsman !

Grenoble, 20 mars.

Par suite du retard apporté dans l'obtention de l'autorisation du général commandant le 14e corps, trois équipes seulement, le 14e bataillon de chasseurs, de Grenoble; le 19e dragons, de Vienne, et le 97e d'infanterie, de Chambéry, ont pris part à l'épreuve. Encore l'adhésion de cette dernière équipe n'a-t-elle pu être obtenue que grâce au dévouement du lieutenant de Villelles, du 19e dragons, qui a fait prévenir par automobile le colonel d'Aubigny qu'il pouvait envoyer son équipe. La piste était la même que celle qui avait servi pour le cross du mois de février et mesurait 13 kil. 500.

Le comité était composé de : MM. le capitaine Pascal, du 14e alpins; les lieutenants Dupont, du 97e d'infanterie, Marquezy, stagiaire à l'état-major et de Villelles, du 19e dragons. Les concurrents étaient reçus à la caserne du 4e génie, grâce à l'amabilité du colonel de Villelles. L'équipe du 19e dragons s'est classée première, et ce n'est pas un mince honneur pour ces cavaliers que d'avoir battu de redoutables concurrents comme les fantassins des Alpes.

Toulouse, 20 mars.

Le départ de l'épreuve des 16e et 17e régions a été donné ce matin à 8 heures de la caserne Pérignon. Le parcours mesurait 15 kil. 800 et comprenait une partie de routes en pays de plaine et de coteaux et une partie à travers champs et bois. Détrempé par la pluie, le trajet était dur. Malgré le mauvais temps, les coureurs sont arrivés dans de très bonnes conditions, et l'examen médical qu'ils ont subi à l'arrivée a permis de constater qu'aucune trop vive impulsion cardiaque ne décelait une fatigue anormale.

L'équipe du 83e a gagné avec une grande supériorité. Le Comité sportif était composé de MM. le capitaine Bessan et les lieutenants Deniau et Douzans, du 83e.

Bordeaux, 20 mars.

L'épreuve régionale du cross-country a été organisée ici par un comité sportif composé de M. le chef de bataillon Largillier, du 57e d'infanterie, président; de deux capitaines et d'un médecin. La piste était tracée par deux lieutenants du 57e et du 144e, aidés de cyclistes, sur le coteau de Floirac, endroit exceptionnellement accidenté. Le contrôle était assuré par six sous-officiers. Le docteur a interdit la course à deux concurrents : Boudet, caporal au 57e, pour entorse récente, et Laurent, soldat au 57e, pour état du cœur douteux.

A l'arrivée, tous les hommes présentaient une augmentation considérable du nombre des pulsations (140 à 170 à la minute). Celui qui en présentait le moins grand nombre est le caporal Mondet, du 144e, arrivé premier. Aucun sujet n'a présenté de déplacement manifeste de la pointe du cœur.

(A suivre.)

Une escalade aux environs de Grenoble.

L'équipe du 19e dragons à l'entraînement, aux environs de Vienne.

Sur la route, près de Toul.

Le passage d'un gué, aux environs de Toul.

L'équipe du 4e bataillon de chasseurs à pied de Saint-Nicolas-du-Port, gagnante de l'épreuve éliminatoire de la 20e région.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Le Mastic Michelin

Nous étions certains, en lançant notre Mastic Michelin, de livrer aux automobilistes un produit partaitement éprouvé et d'une efficacité réelle. En effet, nous l'avions expérimenté pendant plus d'une année, et nous le savions absolument au point en le présentant.

Mais si nous avions pu conserver le moindre doute sur sa valeur, les nombreux témoignages de satisfaction que nous recevons chaque jour de notre clientèle l'auraient dissipé depuis longtemps déjà.

En dehors des lettres très élogieuses de nos clients, l'affluence des demandes est un signe indiscutable. Il est rare qu'une lettre de commande nous parvienne, sans qu'elle réclame entre autres choses du Mastic. A tel point que dans nos bureaux ou nos magasins, quand une lettre de commande n'en prévoit pas, nos employés disent : « Tiens, en voilà une qui n'en a pas! »

Il y a là une preuve certaine de l'efficacité de notre produit, et voilà pourquoi nous croyons intéresser nos lecteurs en leur parlant de nouveau aujourd'hui du Mastic Michelin.

Nous ne saurions trop appeler leur attention sur ce point que le nettoyage préalable de la plaie à réparer doit être fait avec un soin minutieux. De là dépend le succès de la réparation.

Il faut nettoyer à la benzine avec un pinceau le fond et les bords de la coupure avec la plus grande attention. Il faut veiller surtout à ce qu'il ne reste dans la plaie ni gravier ni poussière.

La moindre négligence dans cette opération préliminaire exposerait le chauffeur à compromettre gravement le résultat

On laisse ensuite sécher quelques instants.

Puis on enduit l'intérieur de la plaie de dissolution ordinaire, mais sans excès. Laisser sécher ensuite de nouveau quelques minutes, exactement comme on le ferait pour la pose d'une pastille.

Enfin, remplir la plaie avec du mastic pétri dans les doigts. Il est indispensable de faire pénétrer le mastic partout dans la plaie, en évitant toute espèce de vide (Ceci est indispensable). Il faut se servir pour cela d'une spatule.

Comprimer alors la plaie avec les doigts pour empêcher le gonflement des bords qui peut se produire dans certaines coupures.

Cela favorise, en tout cas, la prise du Mastic.

Après cela, il suffit de laisser sécher pendant cinq à six heures pour que la réparation soit parfaite.

Nos lecteurs remarqueront que le mode d'emploi indiqué ci-dessus ne comporte qu'une seule application du Mastic au lieu de deux ou même trois que nous préconisions auparavant.

Les expériences nombreuses auxquelles nous nous sommes livrés nous ont permis, en effet, de nous assurer que si le mode d'emploi que nous indiquons plus haut a été rigoureusement suivi, une seule application suffit.

Des mêmes expériences, il résulte également que sous réserve de la parfaite observation de nos prescriptions, les réparations des enveloppes peuvent être faites indifféremment sur des pneus gonflés ou sur des bandages non montés.

Il faut avoir soin de tenir les boîtes bien fermées. Mais si le Mastic venait à durcir, il suffirait cependant de le malaxer avec quelques gouttes de benzine ou de dissolution ordinaire.

Nous rapppelons qu'il y a deux modèles de boîtes de Mastic :

La boîte de 60 grammes Focatum, prix : 2 francs,

La boîte de 30 grammes, Focalis, prix : 1 fr. 25.

Notre Bulletin sur le mastic devait paraître il y a huit jours.

Il aurait eu ainsi l'honneur d'inaugurer la deuxième année de nos Bulletins.

Cet honneur est revenu, d'ailleurs à un produit destiné, lui aussi, à faciliter aux chauffeurs la réparation de leurs pneumatiques, nous voulons parler du Lardon Michelin, qui ne donnera pas à notre clientèle une satisfaction moindre que notre Mastic.

Nous ne voulons pas laisser passer ce nouvel anniversaire sans y consacrer quelques lignes.

Elles ont pour but unique, non pas de glorifier notre œuvre, mais de remercier tous ceux qui nous ont permis de l'accomplir.

Combien d'essais analogues tentés à l'exemple de nos Bulletins ont duré seulement l'espace d'un matin!

Si notre œuvre a été durable, c'est parce que nous avons tenu à ce qu'elle soit plus impersonnelle, plus générale, uniquement inspirée de l'intérêt de tous.

Etre utiles, tel a été notre but. Et voilà pourquoi, sans affectation de vaine science, mais en cherchant en tout le côté pratique, nous avons réussi à attirer à nous toute la famille des chauffeurs que nous désirions instruire.

A tous ceux, chaque jour plus nombreux, qui n'ont cessé de nous lire d'abord, de nous encourager et de nous écrire ensuite, nous tenons à adresser ici nos remerciements les plus sincères.

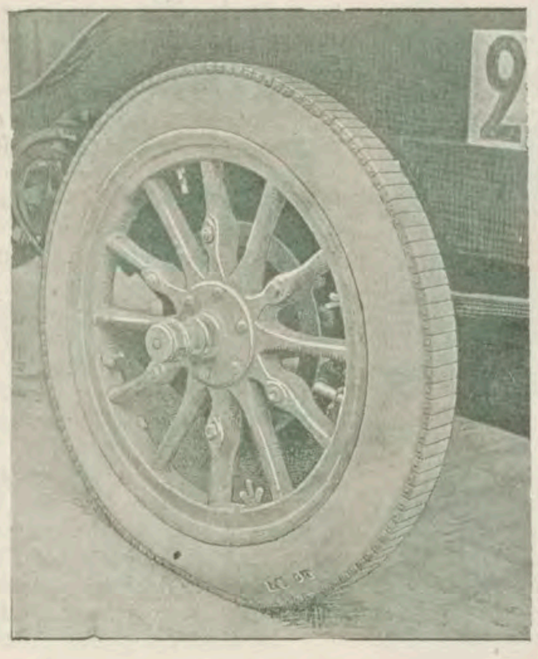
Certains que nous accomplissons une œuvre de vulgarisation profitable à tous ceux qui se servent de pneumatiques, nous nous efforcerons de la rendre de plus en plus féconde en résultats pratiques ; c'est le meilleur moyen que nous ayons de rendre service à la grande cause de l'automobilisme à laquelle nous nous sommes depuis longtemps exclusivement consacrés.

MICHELIN ET Cie.

CONCOURS D'ANTIDÉRAPANTS

Le Pneu ferré Gallus

Le Concours d'antidérapants, dû à l'heureuse initiative du Club Automobile de Seine-et-Oise, fut de bout en bout un véritable succès. Les antidérapants exposés se sont, en général, bien comportés; le Concours a mis en lumière et a fait connaître à fond certains



LE PNEU FERRÉ GALLUS
Premier du classement général dans le Concours d'antidérapants.

systèmes dont on soupçonnait à peine l'existence et qui, dès cette première épreuve, ont donné des preuves indiscutables de leur efficacité.

La première place du classement général est revenue aux pneus ferrés Gallus qui remportent ainsi le Grand Prix d'Honneur du Concours.

FINANCE

Les affaires

La spéculation n'offre, à l'heure présente, rien de particulièrement intéressant. Parlons donc des affaires financières proprement dites, qui vont — enfin! — reprendre. Le mois prochain, c'est-à-dire en avril, s'effectuera l'émission d'obligations de la Ville de Paris. L'annoncer suffit pour aujourd'hui; on y reviendra dans le prochain bulletin. Dans celui-ci je dois noter l'assemblée générale des actionnaires du Comptoir National d'Escompte de Paris, tenue avant-hier, 29 mars. Du bilan qui y a été présenté, il résulte que l'exercice 1903 a produit un bénéfice net de 8.822.451 fr. 85, contre 8.803.046 fr. 95 en 1902. En tenant compte de ce que ce bénéfice est établi après un prélèvement de 122.523 fr 70 pour la réserve immobilière, le profit réel s'est élevé à 8.944.975 fr. 55 contre 8.920.030 fr. 95 l'année précédente. Le dividende a été fixé à 27 fr. 50, comme le dernier. La prospérité de cet établissement se manifeste par un accroissement de plus de 97 millions sur le chiffre total des opérations d'un exercice à l'autre et par un ensemble de disponibilités supérieures à 700 millions. Ces chiffres témoignent de l'activité de bon aloi des opérations du Comptoir d'Escompte.

A la Bourse, on observe que l'épargne est toujours friande de valeurs industrielles. En particulier, les Charbonnages des Alpes sont toujours fermes, de même que ceux de Mélincourt, dont la production augmente progressivement ; l'action Bettini n'a rien perdu de son animation ; celle des Mines d'Anthracite de Régny est soutenue ; celle des Zincs de Styrie est en progrès, car les livraisons de minerai vont commencer, tout comme pour la Larymna. D'autres grandes valeurs, tels la Sosnowice et le Rio-Tinto, ont franchi une belle étape de hausse.

L'état d'esprit est, incontestablement, très optimiste chez nous.

C. LEVRAT.

BILLARD

Le Billard français

Le sport du billard aura désormais son journal spécial, le *Billard français*, organe officiel de la Fédération Française du billard.

SPORTS ATHLÉTIQUES

Tennis

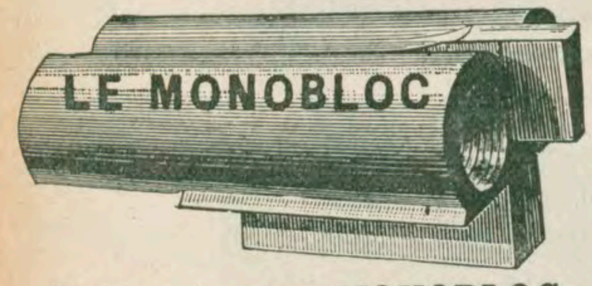
Le Pau-Lawn-Tennis Club organise dans le parc du Veloce-Club à Pau, le mardi 5 avril et jours suivants, son 2e Tournoi International annuel de tennis. Voici le programme de cet intéressant meeting, qui mettra aux prises nos plus fines raquettes de France et de l'étranger :

Championnats des Pyrénées (les épreuves sont ouvertes à tous joueurs). — 1re épreuve. Gentlemens' singles (coupe de la Ville de Pau). — 2e épreuve, Ladies' singles; 1er et 2e prix, deux objets d'art — 3e épreuve, Mixed doubles; 1er prix, deux objets d'art.

Handicaps. — 3 épreuves : Gentlemens' singles, Ladies' singles, Mixed doubles.

Les engagements ne seront enregistrés que sur la remise du montant de l'engagement qui peut être envoyé par mandat-poste à M. Emile Broquedis, maître paumier, Jeu de Paume, Pau.

LE MEILLEUR DES CANONS
POUR FUSIL DE CHASSE
12 Médailles d'or. — Concours international Paris 1901-1902.



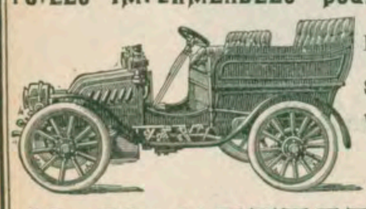
Exiger le mot MONOBLOC

Lire le FUSIL MODERNE, franco contre 0 fr. 60 en timbres-poste. Renseignements : M. Hennequin, agent général, 45, r. Jacob, Paris, et chez les principaux armuriers.

VIDIER, armurier, 1 bis, r. de Chaillot, Paris
GONDRE, id., 7-9, pass. Choiseul . . . . id.
SCHERRER, id., 47, r. Brochant . . . . id.
CHEVALIER, id., 9, r. des Filles-St-Thomas, id.
GAYTTE, id., 32, r. Richelieu . . . . . id.
CHOBERT, id. 16, r. Lafayette . . . . . id.
WEIL-MAY, id., 128, r. de Provence . . id.
DECRE, id., 83, r. de Rennes. . . . . id.
FILLIAT, id., 169, boul. St-Germain . . id.
BUCHERON, id., à Moulins (Allier).
GIORDANI, id., 1, cours Napoléon, Ajaccio

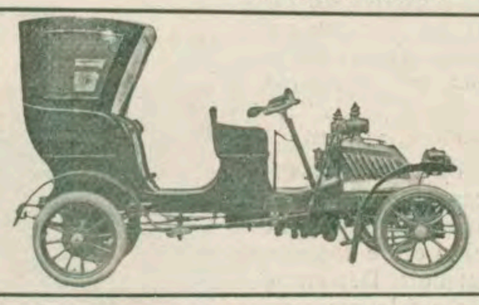
Lire "FEMINA" LA REVUE IDÉALE De la Femme et de la Jeune Fille

TOILES IMPERMÉABLES pour AUTOMOBILES
Capotes, Housses, Banquettes, Bâches, Couvertures, etc.
SEAUX en TOILE
Vêtements imperméables pour chauffeurs



Mon Vve METTEZ 5, place de l'Hôtel-de-Ville PARIS
Envoi Franco d'échantillons — Citer la « Vie au Grand Air » en écrivant

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS
PROSPER LAMBERT
NANTERRE (Seine) Téléphone 31
Les plus jolies,
Les plus élégantes,
Les moins chères.



Modèle 1904, 9 chevaux,	2 places...	4.950 fr.
— —	4 places...	5.200 fr.
— 12 chevaux,	2 places...	7.500 fr.
— —	4 places...	7.900 fr.

LARBAUD-St-YORRE
(En bouteille et 1/2 bouteille)
La meilleure pour boire à domicile, par suite de sa température à la source (10°).
De conservation indéfinie.
Recommandée par le CORPS MÉDICAL comme étant la plus efficace contre : le Diabète, la Gravelle, les Maladies du Foie et de l'Estomac

EXIGER LA SIGNATURE N. Larbaud St-Yorre
Se trouve dans toutes les Pharmacies
IMPORTANT REFUSER toutes les CONTREFAÇONS et dans tous les bons Restaurants.
Commandes : N. LARBAUD-St-YORRE, à VICHY.

Propriétaires, Éleveurs, Directeurs de Haras
Pour laver vos CHEVAUX, CHIENS
N'employez que le "KREASOLE"
Pour cicatriser leurs blessures.
Pour les débarrasser de la vermine.
Pour assainir vos ÉCURIES.
Le meilleur des désinfectants, adopté par la majorité des Sociétés Hippiques, Fournisseurs des principaux Haras de France et d'Angleterre.
MANUFACTURE : 93, Boulevard Victor-Hugo. — CLICHY (Seine).

AUTOMOBILES
GILLET-FOREST
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée PARIS

OFFICIERS MINISTÉRIELS

TERRAINS à Paris. 1e angle r. Julien-Lacroix et d'Eupatoria, 1-3. Cce 260m; 2e r. Taine. Cce 224 m. M. à p. 35.000 et 17.000, jouiss. de suite. Adj. s. 1 ench. ch. n. Paris, le 26 avril. S'adr. Me PHILIPPOT, not., r. St.-Antoine. Dép. de l'enc.

SAINT-MAUR Gde propriété, bd et r. Pont-Créteil. Cce 19.563m. M. à p. 80.000 fr. Adj. s. 1 ench. Mairie de St-Maur, le 17 avril 1904, par Me PHILIPPOT, not. à Paris, 10, r. St-Antoine.

TOURAINE, A adjuger étude VERNON, notaire, Amboise (Indre-et-Loire), le 24 avril 1904, à 1 h., TERRE DE PORCHERIEUX de 33 hectares dont 158 en bois. Belle chasse. 12 kil. gare d'Amboise.

BAGNOLET (Seine). Mais. de rap. et div. bâtim. etc., r. Sadi-Carnot, 56, rev. 5.190 fr. M. pr. 45.000 fr. Adj. s. 1 ench., le 7 avril, 1 h., en l'é. de Me CHAUFFRIAT, not. à Pantin, 101, r. de Par.

PRÉ-St GERVAIS (Seine). Pté comp. de 2 pav. villa du Pr.-St-Gerv., av. Bellevue et Gve av. Cce 402m50. M. à pr. 15.000 fr. Adj. s. 1 ench. 6 avril. S. ét. de Me CHAUFFRIAT, not. à Pantin, 101, r. Paris.

TERRAIN à bât., à Paris, q. Debilly et r. Villebois-Mareuil (form. angle). Cce 494m02 env. M. à pr. 300.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. not. à Paris, 19 avril. S'adresser à Me LEFEBVRE, not. à Paris, 69, boulevard Haussmann, dép. de l'enchère.

ST-GERMAIN-EN-LAYE. Belle pr., cité Médicis, 3, et r. Thiers. Jouiss. de s. M. à p. 50.000. Adj. ch. not. Paris, 19 avril. S'adr. à Me GRANGER, n. à Paris, 160, b. Magenta, dép. de l'enc.

MAISON à Paris, r. Florian, 26 (20e). Rev. br. 4.706 M. à pr. 35.000 fr. Adj. sur 1 enchère. Ch. not. Paris, le 19 avril. S'adr à Me VALLÉE, not. à Paris, 204, boul. Voltaire, dép. de l'ench.

MAISON de camp. à Avrainville, pr. Arpajon (S.-O.), r. de Corbeil à Dourdan. Cce 3 hect. env. M. à pr. 20.000 f. Adj. sur 1 ench. Ch. not. Paris, le 26 avril. S'adr. aux n. à Paris: Mes LEGAY, AGNELET et COTELLE, 25, b. Beaumarchais, dép. de l'ench.

VENTE au Palais, le mercredi, 20 avril 1904, à 2 heures.
TERRAIN A PARIS
RUE TARDIEU, No 3
Contenance.. . . . . 400 mètres
Revenu.. . . . . 5.500 francs
Mise à prix.. . . . . 30.000 francs
S'adresser :
A Me Jules LABAT, avoué, 63, rue Taitbout, et à Me GODET, notaire, 49, rue des Petites-Ecuries.